

I.2 LAS ESTACIONES Y LA ARQUITECTURA DE HIERRO DE MADRID.

PEDRO NAVASCUES

De todos es conocida la transformación que en el campo de la tecnología de la construcción produjo el proceso de la Revolución Industrial. Cuando aquélla respondía, además, a programas propios no tradicionales que hubo que inventar para resolver las exigencias espaciales urgidas por la nueva sociedad industrial (mercados, estaciones, almacenes, etc.), comprobamos en el paisaje arquitectónico de la ciudad la aparición de volúmenes desconocidos, con características formales y materiales fuertemente diferenciadas. Su presencia en la ciudad histórico-tradicional tenía algo de reto al pasado. Pensemos en la estación de Atocha montando su armadura de acero, frente al Hospital General de Sabatini, bajo la mirada atenta del Observatorio de Villanueva, o en el mercado, en hierro, de la Cebada inmediato a la venerable arquitectura del hospital de La Latina. Este choque, que indudablemente sonaba como golpe de gong, suscitó una fuerte polémica cuyos últimos ecos reverdecen hoy cada vez que desaparece uno de estos colosos de fundición, como los llamaba Zola al referirse a la Halles de París.

Desgraciadamente las noticias sobre el derribo de estas férreas estructuras es frecuente, y lo que en su día fue sinónimo de progreso hoy con dificultad consiguen defender aquellos que no sufren la miopía del desprecio hacia lo que les es más inmediato, en el tiempo y en el espacio. En el fondo se trata de la misma dinámi-

ca que en su día condenó la arquitectura medieval desde el Renacimiento, o las grandes formas barrocas desde el purísimo académico del Neoclasicismo. Hasta hace muy poco hemos renegado colectivamente del siglo XIX, sea en su faceta más vinculada a la arquitectura tradicional o bien en la vertiente revolucionaria de la arquitectura del hierro. Si a ello se añaden valores sujetos a la ley de la oferta y la demanda, al margen de toda valoración arquitectónica, urbana, de uso, etc., nos encontramos con una situación muy precaria para mantener estos testigos de nuestro pasado arquitectónico. No obstante, la mayor sensibilización actual hacia estos temas nos ha hecho ligeramente más optimistas, y buen ejemplo de ello es el caso concreto de las estaciones de Madrid, de las que, al menos, se conservan las tres mayores, una vez desaparecidas las de Arganda y Goya, ambas de muy modesta arquitectura¹.

Las tres estaciones de Madrid culminan, por otra parte, el proceso de aclimatación de esta nueva arquitectura en hierro que como mercados, viaductos, pasajes cubiertos, circos, frontones, etc., fue apareciendo en la ciudad desde los últimos años del reinado de Isabel II hasta bien entrada la Restauración alfonsina, por lo que a continuación se hace un breve análisis previo de aquel contexto arquitectónico.

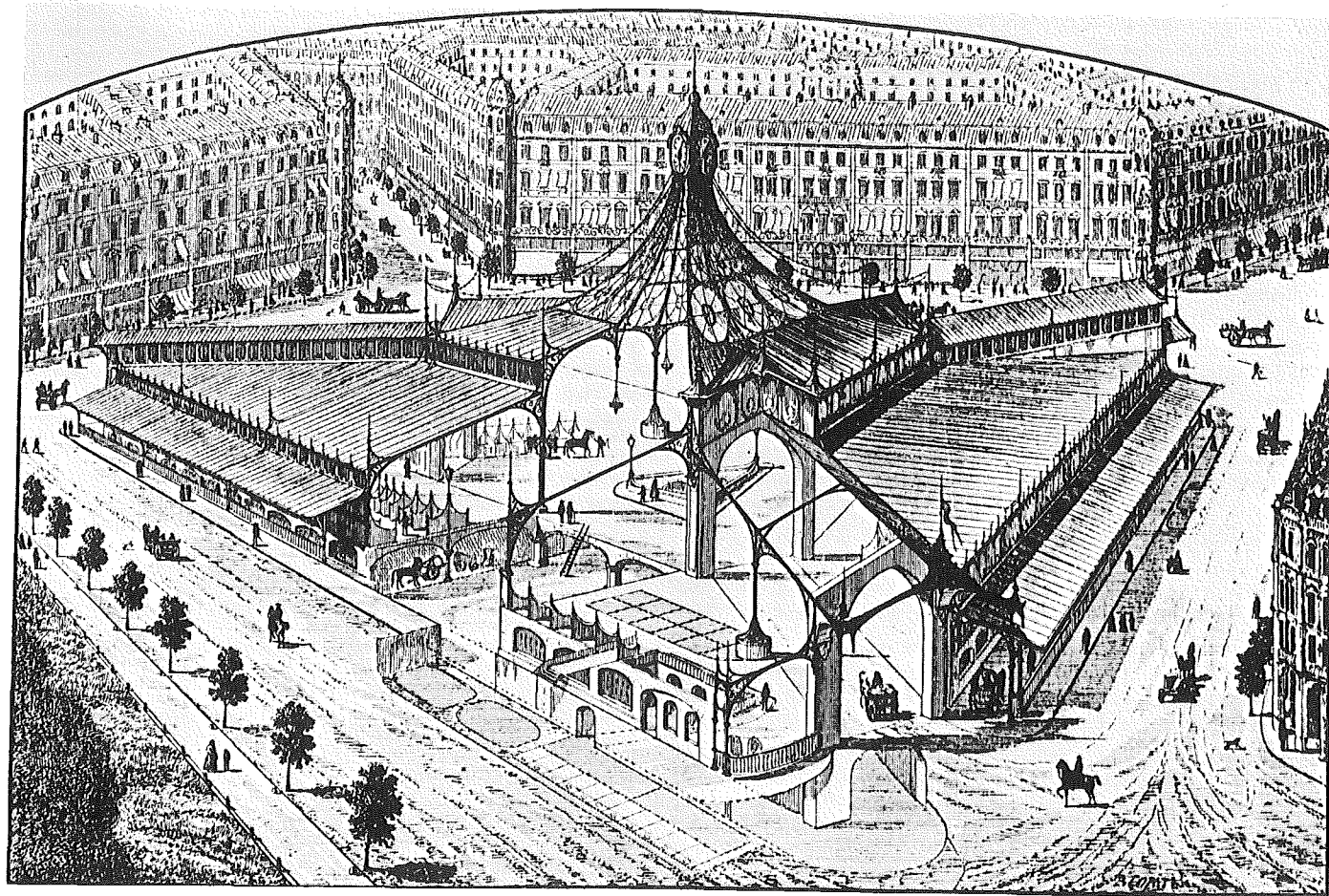
El hierro, como material de categoría arquitectónica, tuvo entre nosotros fer-

¹ A.G.A.-M.O.P.U., Leg. 8657: «Ferrocarril de Madrid a Navacarnero por Villaviciosa. Estación de Madrid». El proyecto del edificio de cabeza está firmado por el ingeniero Fernando María de Castro en 1882, y su arquitectura es de una sencillez extrema, mostrando los servicios mínimos de una estación de cercanías.

vientes partidarios al tiempo que obstinados detractores que temían por la muerte de la arquitectura a manos del frío producto industrial. Esta fue una cuestión inicial, la de la garantía estética del nuevo material, al margen de la de su capacidad resistente, que dividió en dos bandos muy diferenciados a nuestros críticos. La posición favorable, que cabría calificar como progresista, puede estar bien representada por Ramón Arizam, que, en 1886, escribía: «Cada época tiene una arquitectura propia, y en ella se estereotipa la época misma. ¿Cuál es la arquitectura propia del siglo actual? ¿Corresponde esta arquitectura a la moderna sociedad?... El siglo presente, siglo de la razón calculadora, a la vez que recoge, estudia y copia las obras de todos

los tiempos, persigue en las suyas propias la satisfacción de nuevas aspiraciones. Busca ante todo la utilidad, y calcula con matemática precisión las economías del tiempo, de la fuerza y de la riqueza. A este espíritu corresponde también su arquitectura, utilizando un material que trae consigo nuevas formas en la construcción, desconocidas en siglos anteriores y apropiadas a las necesidades y tendencias del presente. Este material es el hierro, y si hasta ahora las formas a que se adapta satisfacen antes a las necesidades del industrial y a los intereses del comerciante que a los sentimientos del artista, no puede negarse que sus especiales cualidades le hacen instrumento propio para nuevas manifestaciones de la belleza. La esbelta ligereza de los apoyos

Héctor Horeau, 1868:
Proyecto de Mercado de
planta Triangular para
Madrid.



y la grande amplitud de los espacios que salva son elementos nuevos con que no contaban los artistas que trabajaban la piedra, y si con ella pudieron darse a San Pedro de Roma proporciones gigantescas, y a la catedral de Colonia afiligranados encajes, no es aventurado suponer que cuando en el hierro encarnen las concepciones del arte, anteponiéndose a los cálculos del interés, nacerán y tomarán forma nuevas maravillas arquitectónicas. Ante los colosales tramos metálicos del puente de Brooklyn y bajo las naves anchurosas del Campo de Marte de 1878, se ha sentido ya la impresión de lo grandioso y bello². En este testimonio se aprecia ya una actitud sensible y esperanzada hacia lo que para aquella generación era todavía una incógnita en el futuro del proceso de la arquitectura en hierro.

Unos años más tarde, en 1891, el propio Emilio Castelar, comentando un magno proyecto de Alberto de Palacio, el autor de la madrileña estación de Atocha, reconocía el triunfo definitivo del hierro en el nuevo contexto tipológico de la arquitectura industrial: «El hierro ha entrado como principal material de construcción en cuanto lo han pedido así los progresos industriales. Para recibir bajo grandes arcos las locomotoras, para cerrar el espacio de las estaciones de ferrocarriles, para erigir esos inmensos bazares llamados Exposiciones Universales, no hay como el hierro, que ofrece mucha resistencia con poca materia, y el cristal que os guarda de las inclemencias del aire y os envía en su diafanidad la necesaria luz»³.

Estas actitudes eran tan sólo una parte de la cuestión y entre nosotros se produjeron las mismas dudas que, con anterioridad habían conocido aquellos países en los que se había gestado la Revolución Industrial⁴. La polémica entre el arte y la máquina, entre utilidad y belleza, quedó abierta tras el auge de la arquitectura en hierro que parecía amenazar a la arquitectura tradicional y a todos los oficios a ella ligados. Estas y otras cuestiones, como la del estilo, preocuparon vivamente a las generaciones de la segunda mitad del siglo XIX, ligadas a una

visión de la arquitectura como necesariamente encadenado a una historia pretérita. Este miedo tomó en ocasiones un aire solemne, casi apocalíptico, como cuando Rada y Delgado pronunció su discurso en la Academia de Bellas Artes, en 1882, sobre «Cuál es y debe ser el carácter propio de la arquitectura del siglo XIX», donde sitúa el reto de la arquitectura del hierro en una disyuntiva dramática: «Se ha dicho también que el carácter del arte arquitectónico en nuestro siglo hay que buscarlo en las modernas construcciones de hierro y cristal; pero los que así razonan olvidan que no es la materia lo que constituye el arte, sino sus líneas y su espíritu. Los adelantos en la fundición de piezas de hierro para las construcciones arquitectónicas serán auxiliares del arte, pero nunca podrán constituir un estilo propio y estético. Además, las construcciones del hierro participan de tal modo de un carácter industrial y mecánico que rara vez despierta el sentimiento de la belleza. Gigantesco, grandioso era el edificio de la última Exposición Universal en Francia, y no despertaba el menor movimiento de entusiasmo artístico que produce la belleza, mientras en la no muy amplia calle de las Naciones, donde se veían edificios levantados con arreglo al estilo propio de cada pueblo, detenía el ánimo complacido ante aquellas fachadas verdaderamente artísticas. La comparación de uno y otro movimiento del espíritu me hacía temer a veces por el porvenir del verdadero arte... Quiera Dios que el afán de lo práctico y de lo útil haciendo olvidar lo bello no haga también exclamar algún día recordando las grandes obras maestras de la arquitectura ante los palacios de hierro y cristal: "Esto matará a aquello." La industria matará al arte; porque sería tanto como decir que la materia había triunfado del espíritu, que la belleza había huido del mundo...»⁵.

La aparición de la arquitectura del hierro a gran escala en Madrid vino de mano de los mercados cubiertos, que, a imitación de las Halles de París (1854-1866), se intentaron levantar en nuestra ciudad. Las primeras propuestas, contemporáneas al referido modelo parisién,

² R. Arizam, «La torre Eiffel», *La Ilustración Española y Americana*, 15 de noviembre de 1886, pp. 278-282.

³ E. Castelar, «Proyecto de monumento a Cristóbal Colón ideado por el arquitecto don Alberto de Palacio», *La Ilustración Española y Americana*, 1891, pp. 99-103, 115-119 y 134-135.

⁴ P. Francastel, *Art et technique*, Poitiers, 1972.

⁵ J. de D. Rada y Delgado, *Cuál es y debe ser el carácter propio de la arquitectura del siglo XIX*, Madrid, 1882.

⁶ Actualmente tengo en preparación un estudio sobre esta obra maestra de la arquitectura en hierro que se encuentra en el Archivo de la Villa de Madrid, sig. 0,59-22.

⁷ F. Boudon y F. Loyer, *Hector Horeau (1801-1872)*, «Catalogue des dessins et des oeuvres figurées d'Hector Horeau», París, 1979, pp. 119-120.

⁸ R. de Mesonero Romanos, «Mercados cubiertos», *La Ilustración, Periódico Universal*, 25 de octubre de 1851, p. 339.

⁹ Unas reproducciones de estos primeros proyectos se encuentran en el Museo Municipal de Madrid, registrados en el inventario del museo con los números 8783-84 (Mostenses) y 8785-86 (Cebada).

¹⁰ Plinio, «Mercados de Madrid», *La Ilustración de Madrid*, 30 de mayo de 1872.

¹¹ Anónimo, «Madrid. Inauguración de los nuevos mercados en la plaza de la Cebada», *La Ilustración Española y Americana*, 22 de junio de 1875, p. 385.

¹² G. Roisecco, *L'Architettura del ferro. La Francia (1715-1914)*, Roma, 1973, pp. 258-273.

fueron formuladas por dos arquitectos franceses: Emile Trélat y Hector Horeau. Al primero se debe un magnífico proyecto (1863) para un mercado central en la calle de Hortaleza, de compleja y bellísima estructura en hierro visto, pero que no pasó de aquel estado⁶. La segunda propuesta, verdaderamente revolucionaria, y cuyo interés superaba con mucho el del esquema rígido utilizado por Baltard en las Halles, corrió a cargo de Hector Horeau, que propuso, en 1868, un mercado de planta triangular con una curiosa cubierta colgante, a modo de carpa de circo⁷. Ambos proyectos se insertaban en una ya antigua política municipal que, desde 1851, pretendía levantar en el antiguo erial de la Cebada y en el nuevo solar de los Mostenses, sendos mercados cubiertos a imitación de los cinco que se habían iniciado en París⁸. Para ello se hicieron gestiones en la capital francesa, entrando en contacto con los mencionados arquitectos, así como con diversas casas de fundición. Sin embargo, nada hubo en firme hasta que el arquitecto Mariano Calvo y Pereira,

profesor de la Escuela de Arquitectura de Madrid, presentó el proyecto de dos mercados en hierro para las plazas de la Cebada y Mostenses. Ambos proyectos, de las mismas características constructivas y formales, fueron aprobados en marzo de 1868, si bien en octubre de aquel año el propio Calvo y Pereira introdujo algunas modificaciones⁹. La paradójica primera piedra de aquellos mercados en hierro, tuvo lugar en junio de 1870, y si bien ambos llevaron un mismo ritmo en su construcción¹⁰, el de la Cebada se inauguró antes que el de los Mostenses, el 11 de junio de 1875, con asistencia de Alfonso XII, la princesa de Asturias y el conde de Toreno, alcalde entonces de Madrid¹¹. Su aspecto general tenía evidentes analogías con las Halles de París que, sin duda, se convirtieron en el prototipo tipológico de Europa¹². En este caso la vinculación era aún más estrecha teniendo en cuenta que el material procedía del vecino país, fundido por Camene y la Compañía de París. Al margen de otras cuestiones de detalle, señalaremos que entre las ventajas del sistema em-

pleado aquí se encontraba la de su fácil adaptación a cualquier tipo de solar por irregular que fuese su perímetro. La utilización de módulos prefabricados permitía un alto índice de aprovechamiento de la superficie disponible. Ahora bien, la considerable magnitud de las cubiertas exigía la multiplicación de los apoyos, incidiendo así de una forma muy peculiar en el espacio interior donde, insospechadamente, reaparece la imagen de la mezquita con largos ámbitos constantemente diafragmados. Desde esta óptica, aquellos primeros mercados tan sólo representaron un cierto progreso en el proceso constructivo, ya que el resultado final evocaba vivencias espaciales anteriores. Los mercados madrileños mostraban en este sentido el abismo que los

separaba de las estaciones donde, precisamente, la eliminación de todos los apoyos intermedios reflejaba el éxito de la nueva arquitectura industrial, cuyos ámbitos diáfanos superaban en mucho a las naves de mayor luz de la historia de la arquitectura.

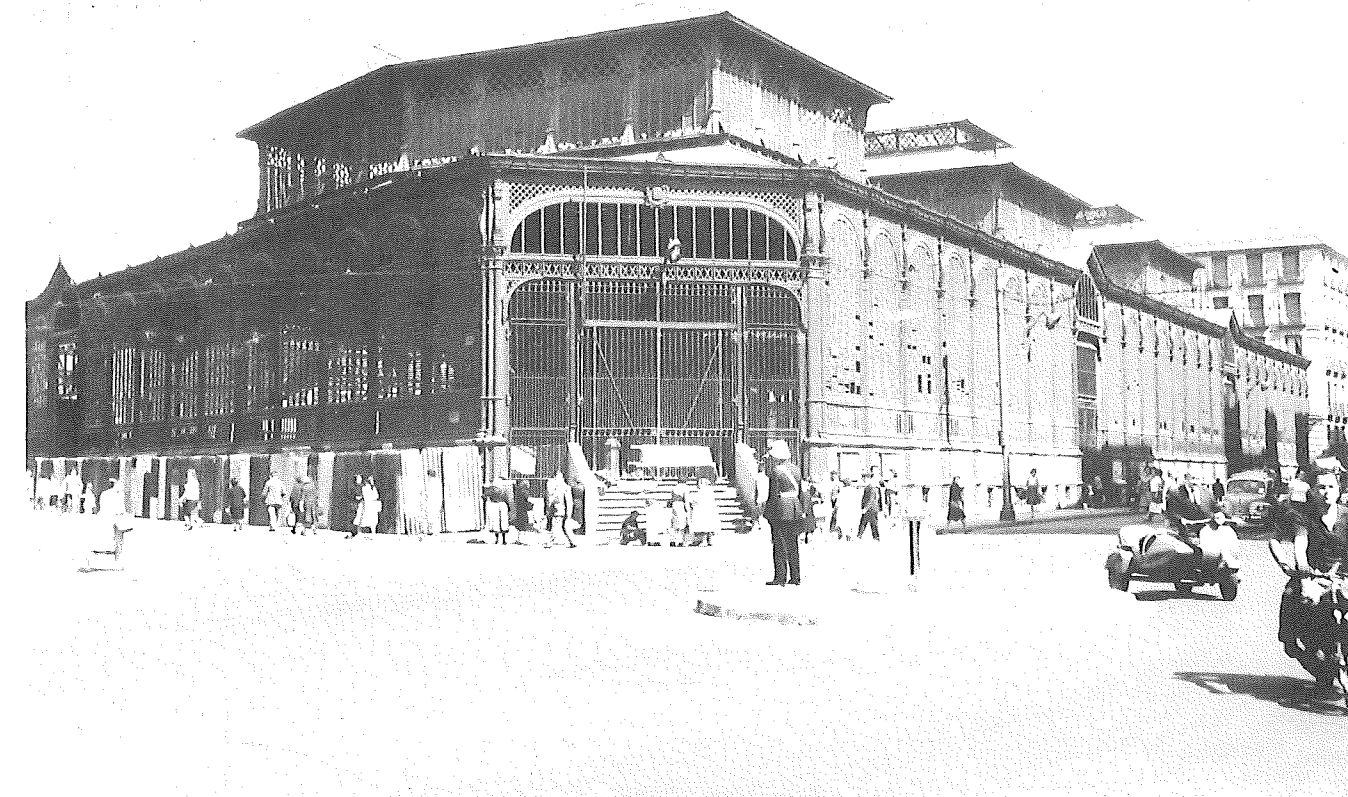
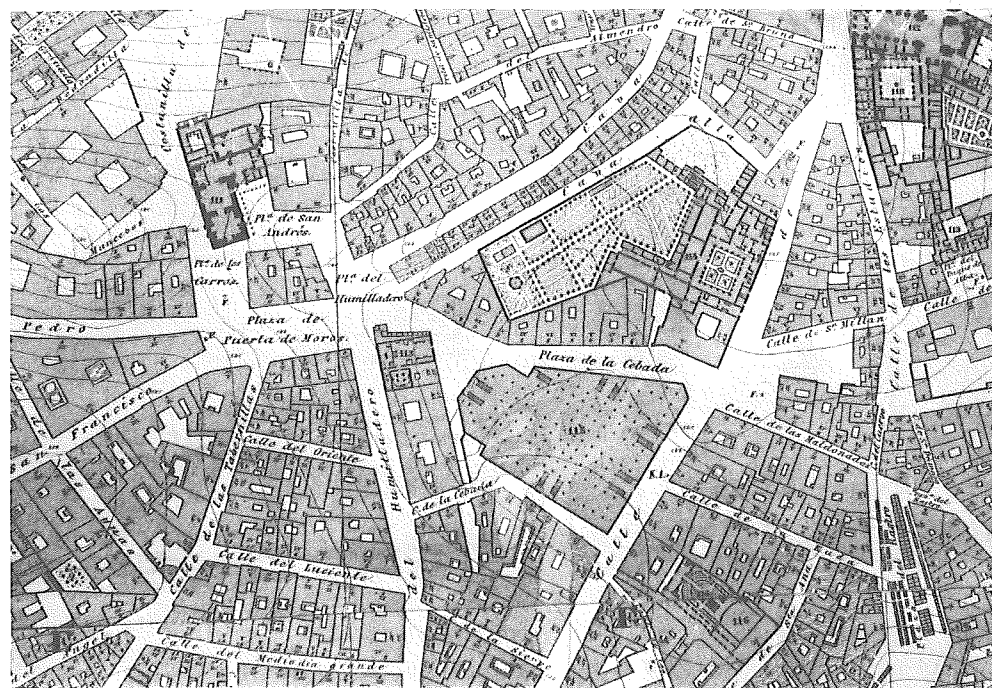
En Madrid hubo también otras propuestas de mercados en hierro, como el magnífico proyectado para el barrio de Salamanca, en 1904, por Pedro Mathet, de fuertes acentos modernistas, o el posterior de San Miguel (1913-1916), debido al arquitecto Alfonso Dubé y que afortunadamente se conserva como testigo excepcional¹³, una vez desaparecido el de Olavide (1931), donde su autor, Francisco Javier Ferrero, utilizó el hormigón además del hierro¹⁴.

¹³ T. Anasagasti, «La construcción en Madrid. El mercado de San Miguel», *La Construcción moderna*, 1916, núm. 10, pp. 152-154.

¹⁴ «Arquitectura en peligro», *C.A.U.*, 1975, núm. 33, pp. 39-43.

Calvo y Pereira: Mercado de la Cebada (1868). Destruído.

Inserción del Mercado de la Cebada en el Tejido Urbano.



Interior del Mercado de la Cebada. (Destruído.)



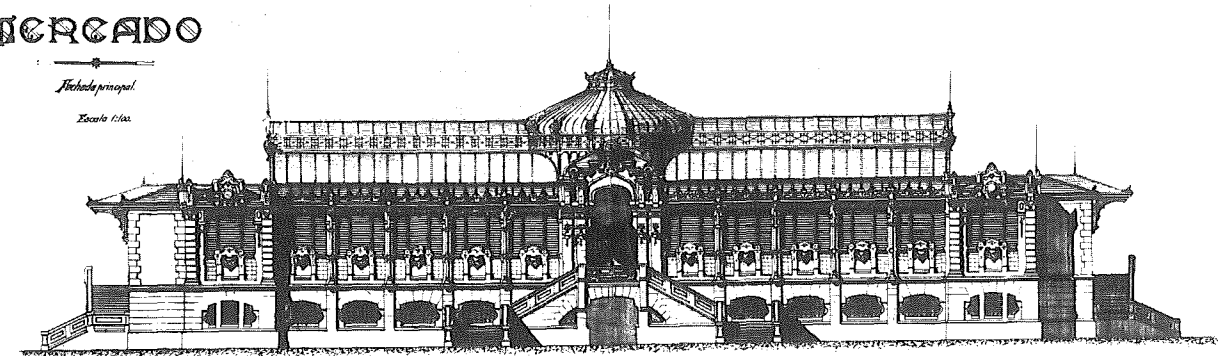
Aspecto del Mercado en Navidad. (Grabado de la Ilustración Española y Americana.)



PROYECTO DE MERCADO

Introducción principal

Escala 1:100



Pedro Mathet: Proyecto de Mercado para el Barrio de Salamanca (1904).

Alfonso Dubé: Detalle del Mercado de San Miguel (1913-1916).



¹⁵ P. Navascués, *Arquitectura y arquitectos madrileños del siglo XIX*, Madrid, 1973, p. 195, nota 39.

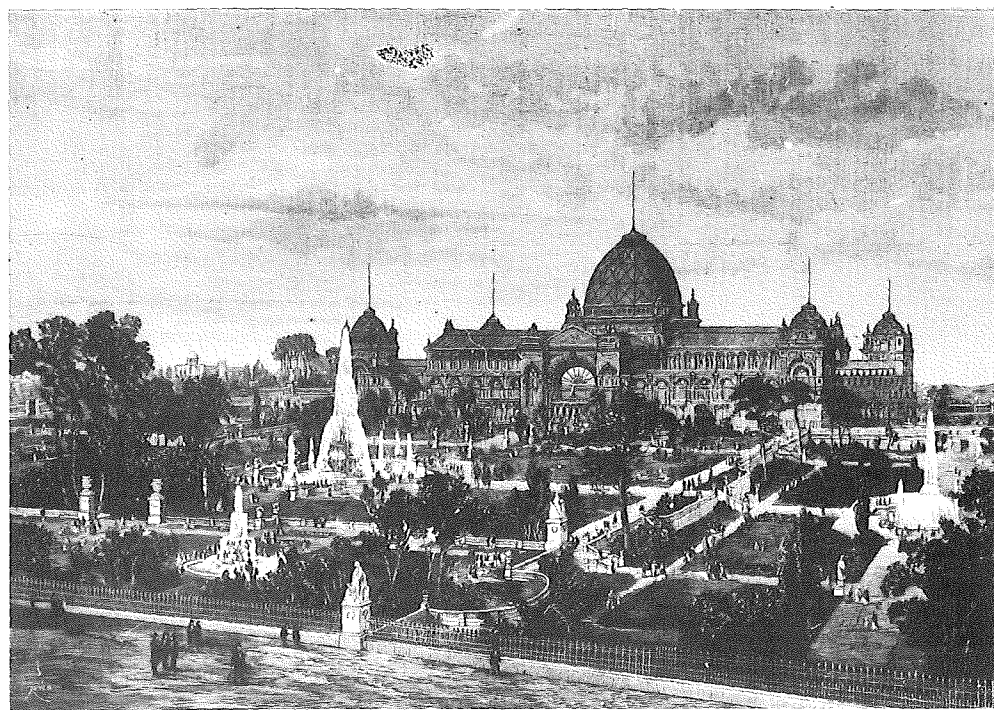
¹⁶ E. Battisti, *Las grandes exposiciones*, C.A.U., núm. 60, pp. 33-54.

A raíz del éxito alcanzado por el Crystal Palace (1851) de Paxton, en la Exposición Universal de Londres, fue éste un tema que se identificó con los pabellones de exposición y al que Madrid no permaneció indiferente. La primera propuesta que conozco hasta la fecha, de un pabellón en hierro y cristal, para nuestra ciudad data de 1859 con destino a una «Exposición Española» que se organizaría en los jardines del Buen Retiro¹⁵. Pero resulta aún más interesante el gran concurso internacional, anunciado en la Gaceta (1862), para un Palacio de Exposiciones. La Academia de San Fernando premió en aquella ocasión el proyecto del arquitecto inglés Pek, cuya concepción entraba de lleno en el peculiar lenguaje internacional de la arquitectura de las exposiciones, recientemente analizado por Battisti¹⁶. Como aquel proyecto nunca se puso en marcha y la necesidad de un edificio para albergar las Exposiciones Nacionales subsistía, se convocó de nuevo un concurso (1881), que esta vez favoreció a Fernando de la Torre. El edificio tardó más de lo previsto en

quedar terminado y por fin pudo albergar la Exposición Nacional de 1887, en la que Ulpiano Checa ganó una primera medalla con su «Invasión de los Bárbaros». El edificio fue luego sede del Museo de Ciencias Naturales, viniendo a instalarse allí también la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales que mutiló torpemente su arquitectura, tanto en fachada como los interiores. Sus apoyos, cúpula, cubiertas, etc., eran en hierro importado de Bélgica.

En el mismo año en que se inauguraba el palacio de Exposiciones se abrió al público en el Retiro el magnífico Palacio de Cristal, verdadera joya de nuestra arquitectura en hierro, que fue concebido como una gran estufa para albergar las plantas exóticas de la Exposición de Filipinas. Su arquitecto fue Ricardo Velázquez Bosco, autor también del cercano «pabellón de Velázquez» para la Exposición de Minería de 1883, de quien escribí en otra ocasión que hizo aquí una obra maestra, bien conjugada con el parque circundante, incluyendo el lago que separa la frontera caverna rocosa y artifi-

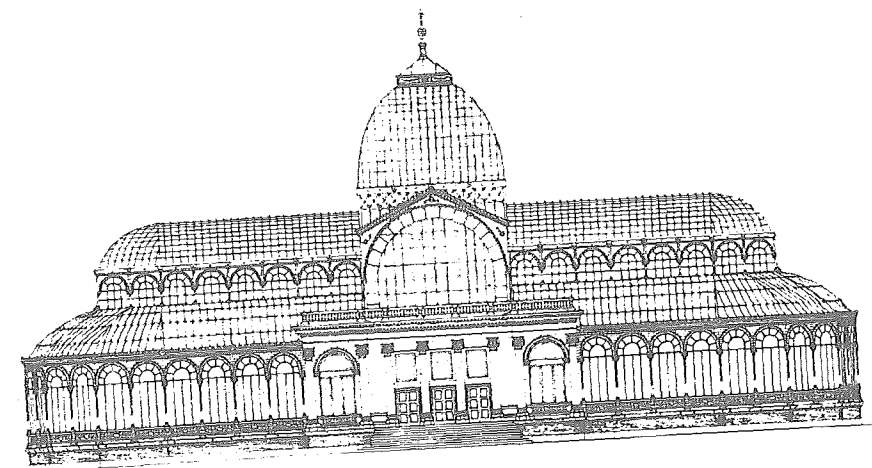
Pek: Proyecto para un palacio de Exposiciones (1862).



cial —como primer ámbito de sensaciones prearquitectónicas— y esta modernísima arquitectura en hierro y cristal que roza los límites de la disolución material¹⁷. La construcción y montaje estuvo a cargo de Bernardo Asíns que tenía sus talleres en la calle de Chamartín.

La idea de un palacio de cristal permanente, como sede de periódicas exposiciones del arte e industria españolas, alentó la iniciativa privada como lo muestra el ingeniero industrial Ramón Bañolas y Perarnau que, en el mismo año de 1887, propuso la construcción de un «Palacio de cristal español», siguiendo los planos de los arquitectos franceses G. Leroy y E. Prince. La memoria que acompaña al proyecto refleja bien la idea de fecundo progreso que encerraba entonces estas frágiles cajas de cristal¹⁸.

Dentro del siglo XIX el hierro ayudó a compensar graves problemas de nuestra ciudad producidos por su especial topografía, que tenían una repercusión inmediata en su configuración urbanística. Así sucedió con el viaducto en hierro, proyectado por el ingeniero Eugenio Barrón en 1860-1861, pero no comenzado hasta 1872, para unir las Vistillas con la calle de Bailén¹⁹, con lo que se ponía fin



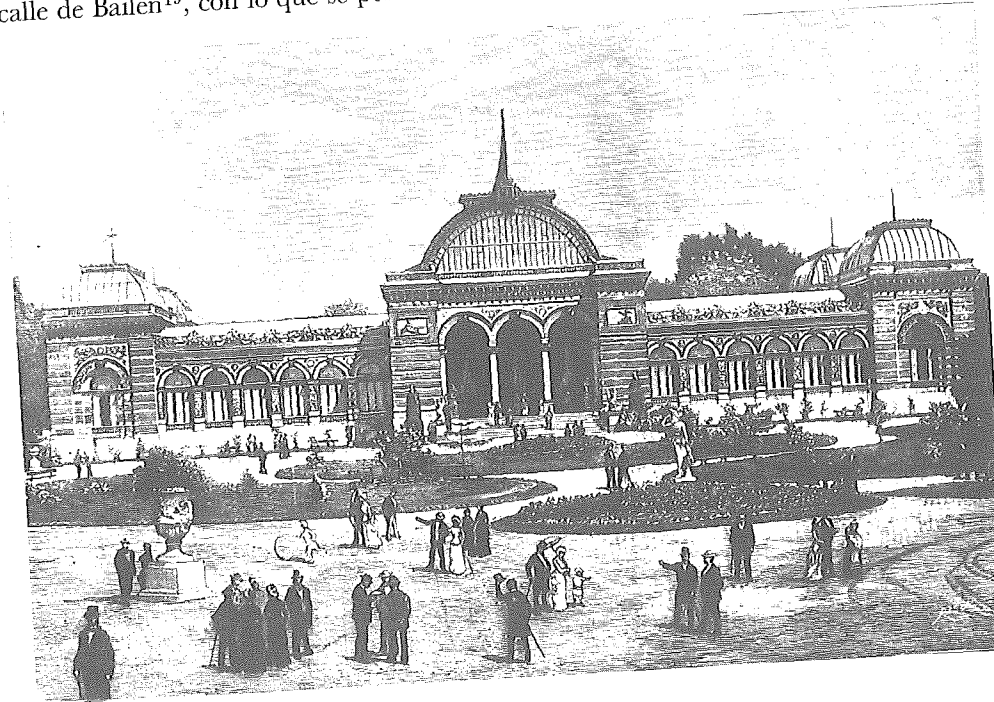
Palacio de Cristal del Retiro.

a un viejo anhelo de nuestra municipalidad que arrancaba del viaducto diseñado por el arquitecto Silvestre Pérez, en los años de José Bonaparte. A la subasta de la obra metálica acudieron algunas empresas nacionales con sede en Madrid, Barcelona y Sevilla, además de las ya habituales en nuestro país de Francia, Bélgica e Inglaterra. La subasta favoreció a la constructora Parent Shaken, Caillet y Cía., y FF. Cail de París, «que

¹⁷ P. Navascués, *Del Neoclasicismo al Modernismo. Arquitectura*, Madrid, 1979, p. 73.

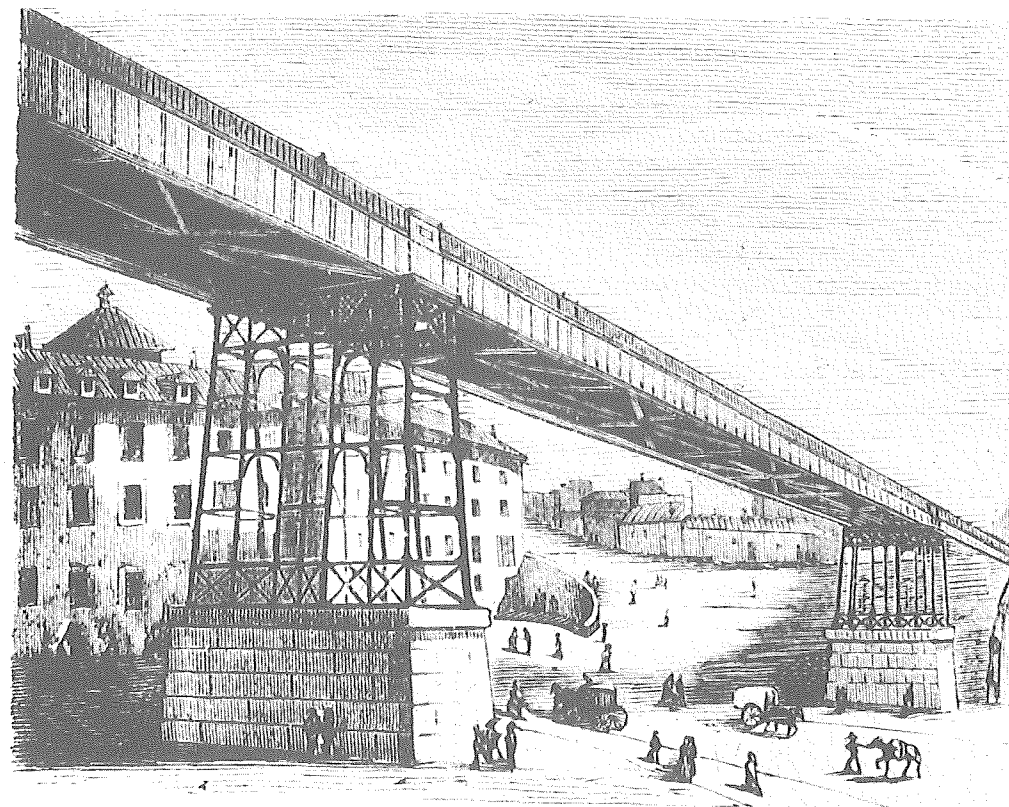
¹⁸ R. Bañolas y Perarnau, *Palacio de cristal español*, Madrid, Tip. J. Quesada, 1887.

¹⁹ E. Barrón, «Madrid, prolongación de la calle de Bailén y puente de hierro para la de Segovia», *Revista de Obras Públicas*, 1861, septiembre, pp. 217-224, y octubre, pp. 229-234.



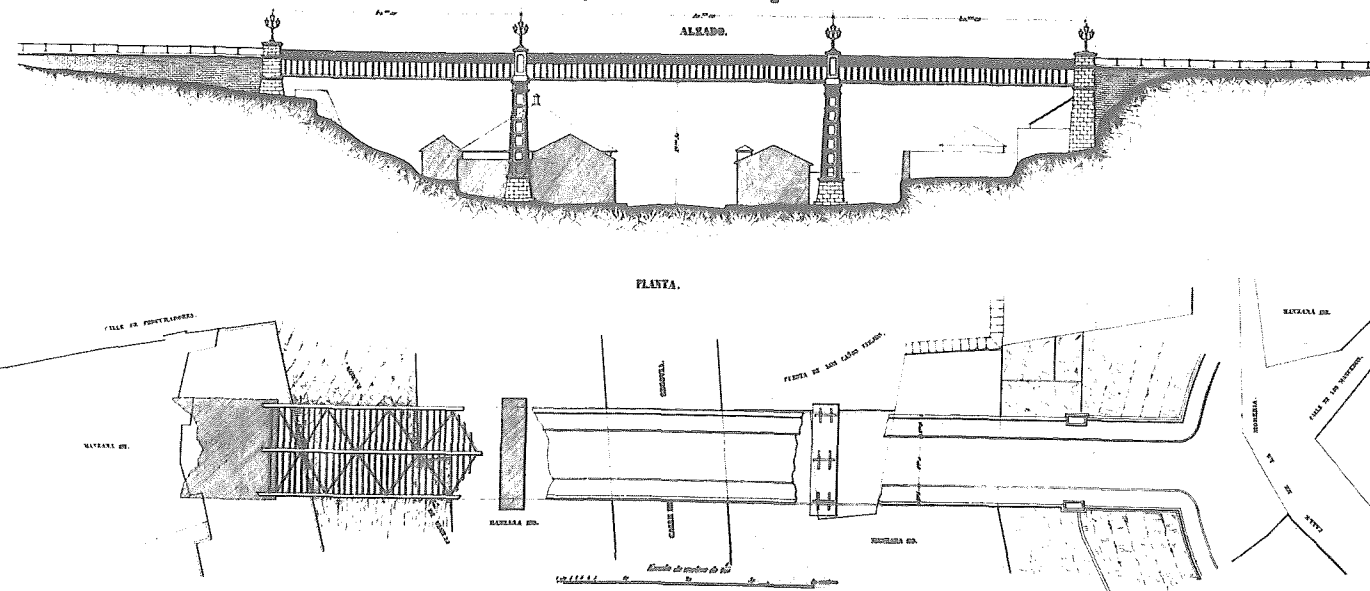
R. Velázquez: Pabellón de la Exposición de Minería (1883).

E. Barrón: Viaducto de Segovia.
(Grabado de la Ilustración Española y Americana, 1877.)



E. Barrón: Proyecto del Viaducto de la calle de Segovia (1860-1861).

VIADUCTO DE HIERRO
para la cuneta de la Calle de Segovia.



tan atrevidos puentes tiene establecidos en nuestras líneas de caminos de hierro»²⁰. La misma compañía Shaken intervendría, como luego se verá, en la primera cubierta de hierro con que contó la «primera» estación de Atocha. El viaducto tenía las dos entradas de fábrica y tres tramos en hierro de cuarenta, cincuenta y cuarenta metros, respectivamente, apoyando en dos pilas, que sumadas a las primeras daba una longitud total para el viaducto de doscientos sesenta y cinco metros. La altura máxima sobre la cuenca de la calle de Segovia sobrepasaba los veintidós metros²¹. De este modo, potentes estructuras metálicas se fueron integrando en la ciudad históri-

ca, ofreciéndose como portavoces de una segunda edad del hierro. Como todo un símbolo del ayer y del mañana el viaducto volaba por encima del viejo recinto árabe del Madrid medieval.

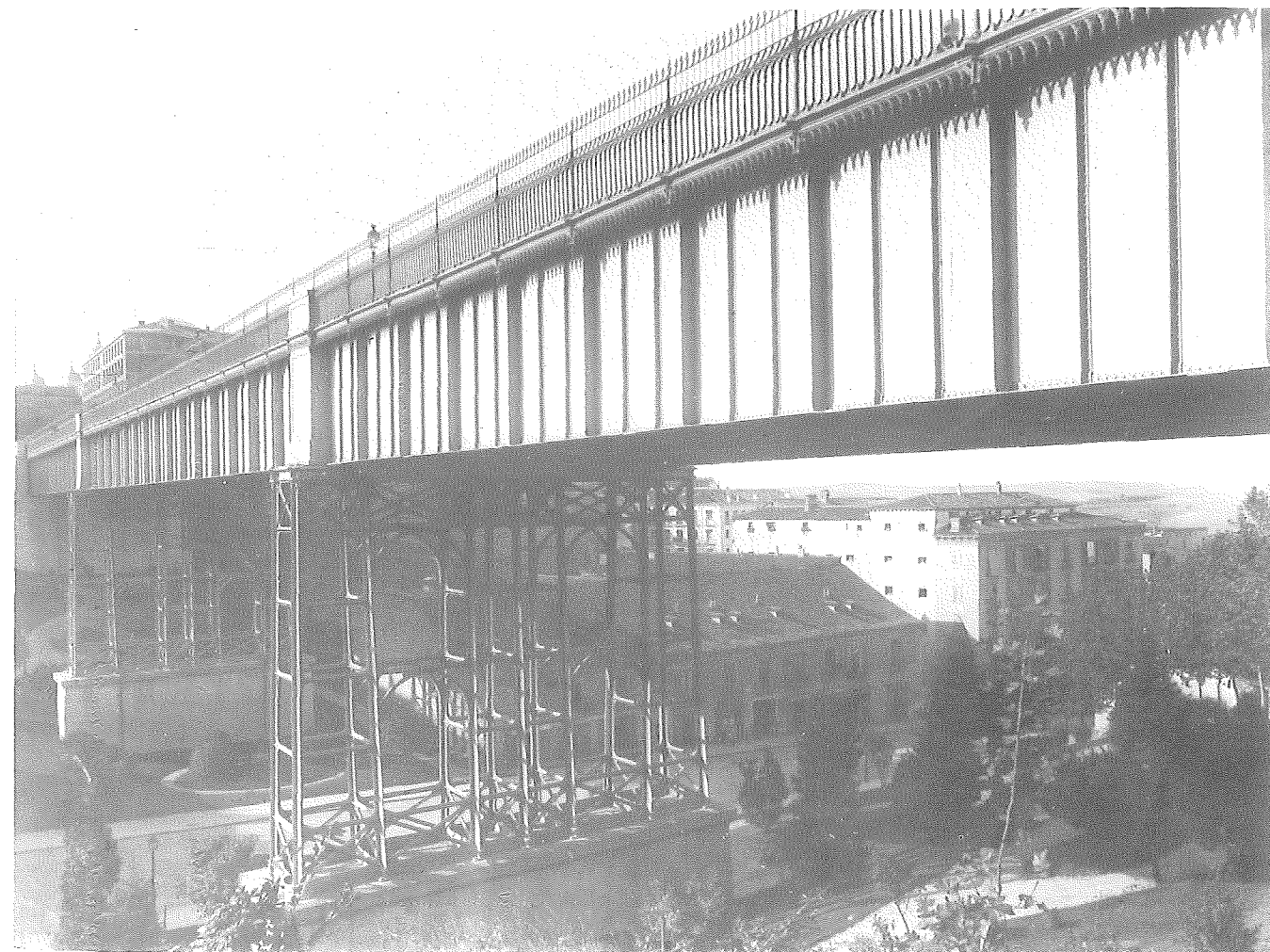
El ramo del comercio se vio igualmente favorecido por el hierro que, en forma de galerías, pasajes y bazares acristalados²², aseguraba un mínimo de comodidad a lo largo del año a la hipotética clientela. El hierro y cristal permitió asimismo cubrir los grandes patios interiores sin renunciar a la luz, como sucedía con los llamados patios árabe y romano del Museo Arqueológico Nacional, fundidos en Pamplona, que desgraciadamente han desaparecido en las últimas

²⁰ X, «Viaducto de la calle Segovia», *La Ilustración de Madrid*, 15 de febrero de 1872, pp. 46-47.

²¹ Anónimo, «Vista desde abajo del viaducto de Segovia», *La Ilustración Española y Americana*, 8 de octubre de 1877, p. 220.

²² El primer proyecto de galería en hierro que conozco para Madrid fue la llamada del Príncipe de Asturias Don Alfonso, propuesta por M. de M. y C., en 1858, ante las nuevas manzanas de la Puerta del Sol. Vid. mi artículo «Proyectos del

E. Barrón: Vista General del Viaducto de la calle Segovia a finales del siglo.



siglo XIX para la reforma urbana de la Puerta del Sol», *Villa de Madrid*, 1968, núm. 25, p. 73 y 79, nota 42. Los primeros pasajes y bazares fueron cubiertos con madera y cristal, como los de San Felipe de Neri (1840) y Villa de Madrid (1847) proyectados por Mariano Marco Artú. Después del 68 el hierro reemplazó a la madera, resultando el interior más luminoso, como era el pasaje Matheu —subsistente en parte— donde se montó (?) la Exposición Comercial de 1877.

²³ E. M. Repullés y Vargas, «El arquitecto Agustín Ortiz de Villajos», *Arquitectura y Construcción*, 1902, núm. 125, pp. 345-351.

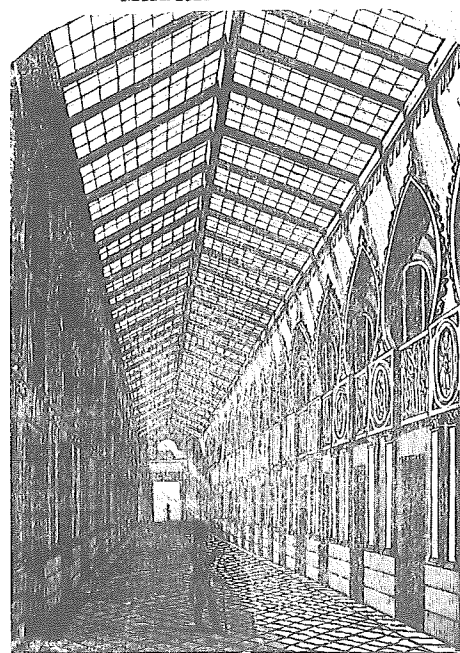
²⁴ J. M., «Beti-Jai», *Adobe*, 1976, núm. 0, pp. 7-10.

Mariano Marco Artú: Pasaje de San Felipe de Neri (1840). Destruído.

reformas. Sus columnas y capiteles tenían un claro espíritu neogriego rimando así con la concepción general del edificio debido a Jareño. Como muestras espléndidas de estos patios, aún en pie, pueden recordarse el de la Escuela de Minas, obra de Velázquez, que es un ejemplo de las posibilidades del hierro dentro de la arquitectura tradicional, y el destinado a Caja Central de Efectivo en el Banco de España cuya fundición se preparó en Mieres.

Los iniciales deseos de insertar el hierro dentro de algún historicismo concreto, sin importar ahora las especiales características del nuevo material y la nueva relación forma/función que aquéllas establecían, dio en ocasiones felices resultados. Entre éstos se encuentran en primer lugar la soberbia biblioteca neogótica del Senado, trazada por Rodríguez Ayuso, y construida en hierro dulce por Bernardo Asíns (1882-1885), constituyendo un buen ejemplo del «gothic revival» entre nosotros. En cambio, el propio Rodríguez Ayuso dio a las finas columnillas de la antigua plaza de toros de Madrid unos perfiles nazaritas, a los que

MADRID ARTISTICO.



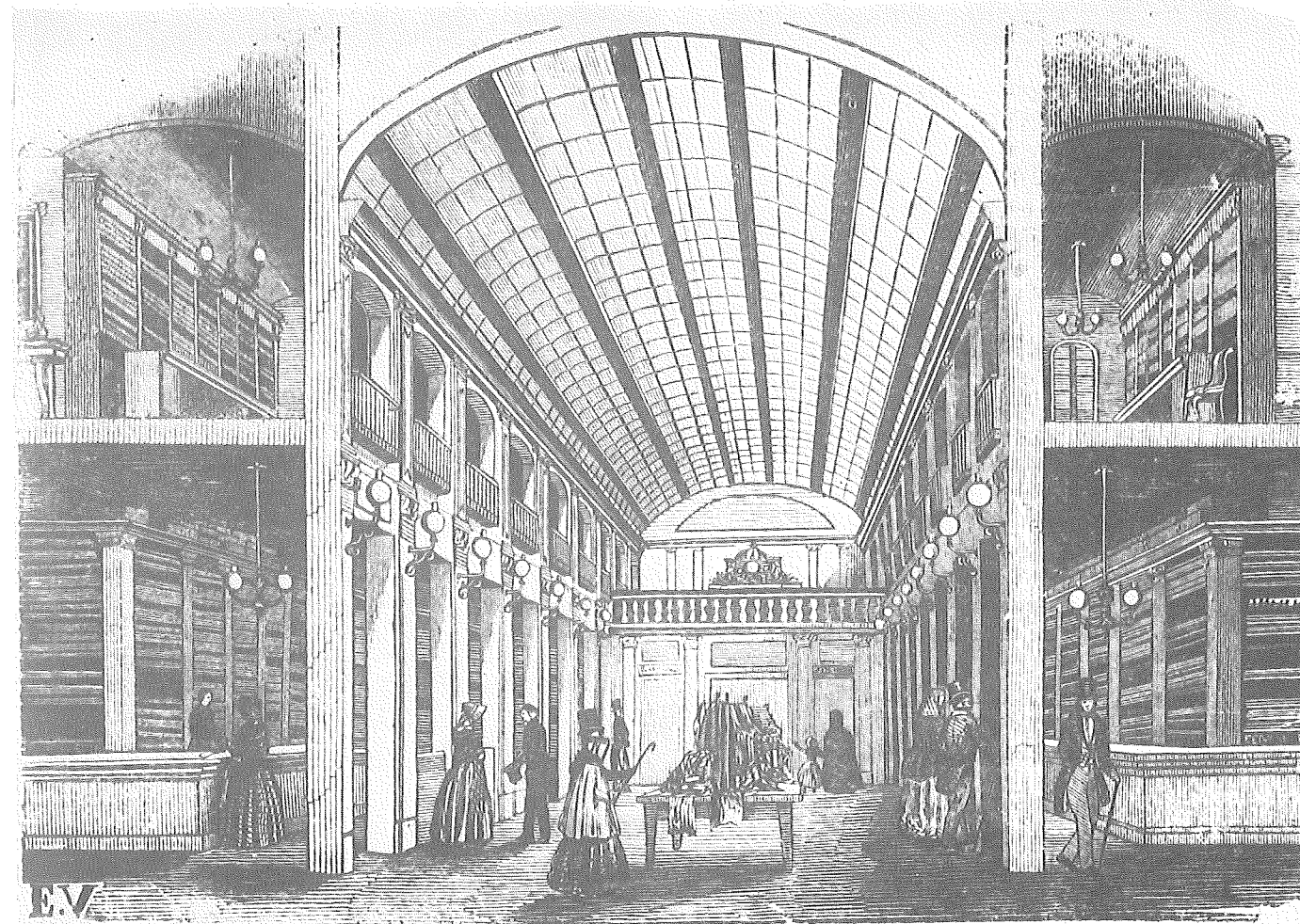
se prestaban bien tanto por las delgadas proporciones de estos apoyos de fundición, como por el tono neomudéjar de toda la obra.

Aquellos sutiles apoyos tuvieron una amplia acogida por todos los edificios que, por sus específicas funciones, tenían necesidad de plantas diáfanas para asegurar un amplio visual, desde los teatros hasta la cárcel, desde las bibliotecas hasta las salas de conciertos, sin olvidar los frontones, circos, etc. Madrid contó con un buen número de estos edificios, contemporáneos a la génesis de las estaciones. Como muestra bastaría recordar la obra del arquitecto Ortiz de Villajos, que introdujo el empleo del hierro en la arquitectura tradicional del teatro madrileño, según atestigua Repullés al señalar entre otras cosas la novedad que supuso «sustituir los antiguos y pesados antepechos de madera por los de hierro colado, elegantes, ligeros...»²³. Repullés se refería en aquella ocasión al teatro de la Comedia (1875), luego reformado por Luis Bellido. De Ortiz de Villajos es igualmente el teatro de la Princesa, hoy María Guerrero, donde empleó (1885) un sistema análogo de columnillas de fundición aún subsistentes. Por el contrario hemos perdido para siempre su Circo Price (1880), de ligerísima estructura en hierro con perfiles granadinos, tocados con una sutil policromía. En esta ocasión la obra se fundó en los talleres Picazo de Madrid.

También los frontones, cubiertos o no, utilizaron este nuevo material en sus canchas, debiendo recordarse el magnífico de Jai-Alai en la calle de Alfonso XII, junto al Museo Etnológico, y el de Fiesta Alegre (1892), del arquitecto Francisco de Andrés Octavio, ambos derribados. Como testimonio extraordinario resta el frontón Beti-Jai (1894), obra de Joaquín Rucoba, en la calle Marqués de Riscal, que debíamos recuperar por el interés máximo de su arquitectura y hoy fuertemente amenazada²⁴.

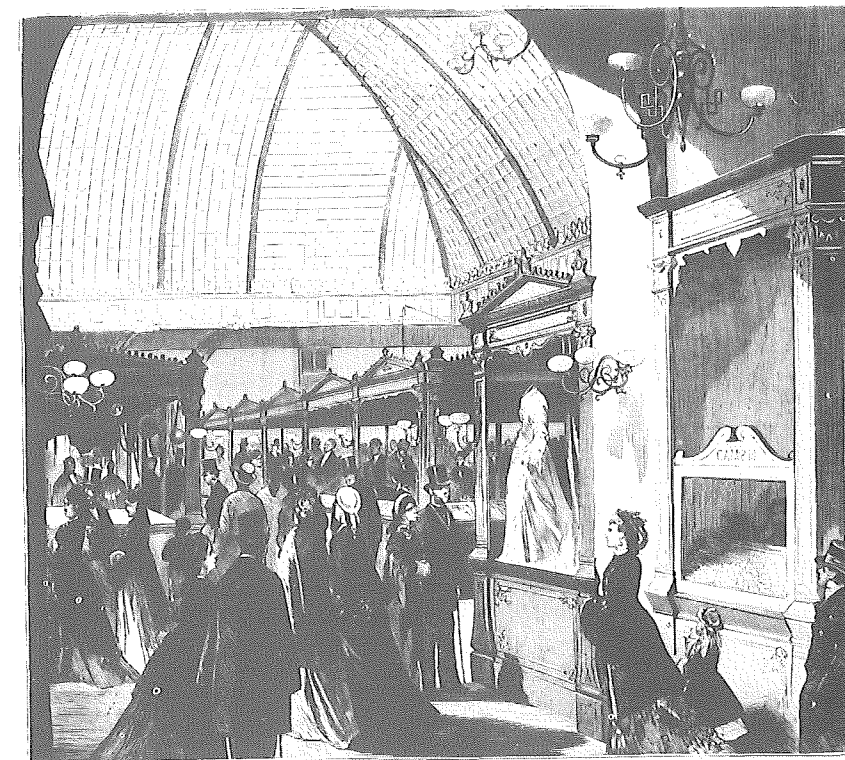
El Gran Panorama Nacional (1881), obra de Sáinz de la Lastra, fundido en los talleres Girona de Barcelona, que se encontraba en el Paseo de la Castellana; el Salón Alhambra; la Cárcel Modelo

Antonio Herrero de la Calle: Bazar de la Villa de Madrid (?1840?). Destruído.

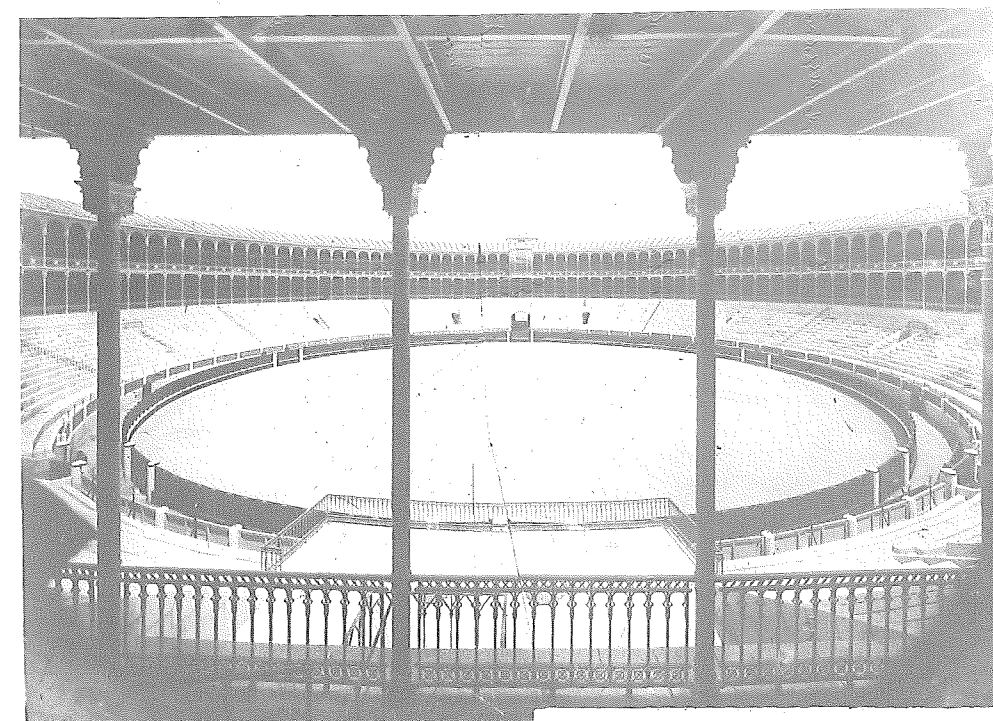


Galería cubierta y Bazar de la Villa de Madrid.

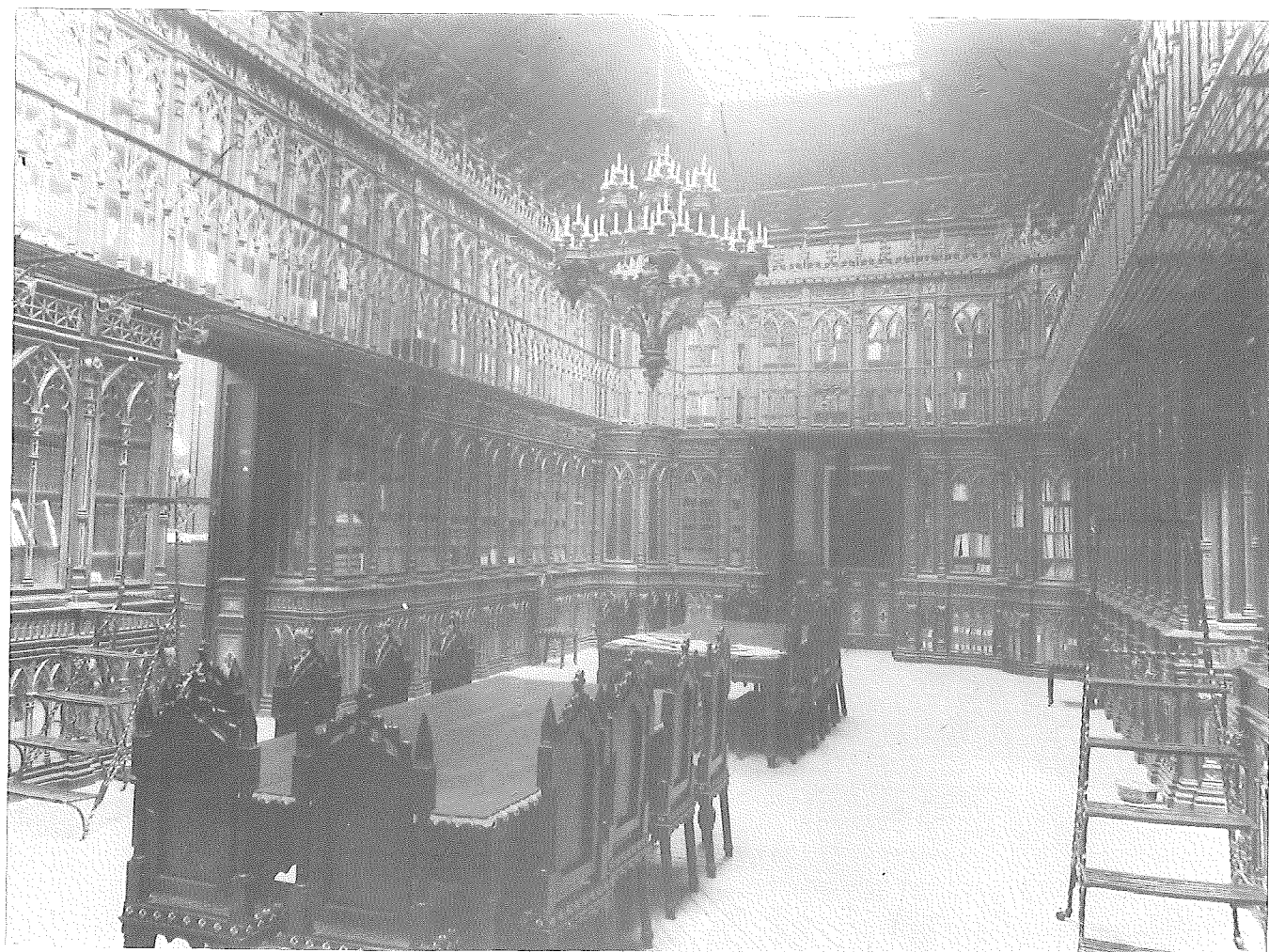
*Jareño y Ruiz de Salces:
Patio Romano destruido del
Museo Arqueológico
Nacional.*



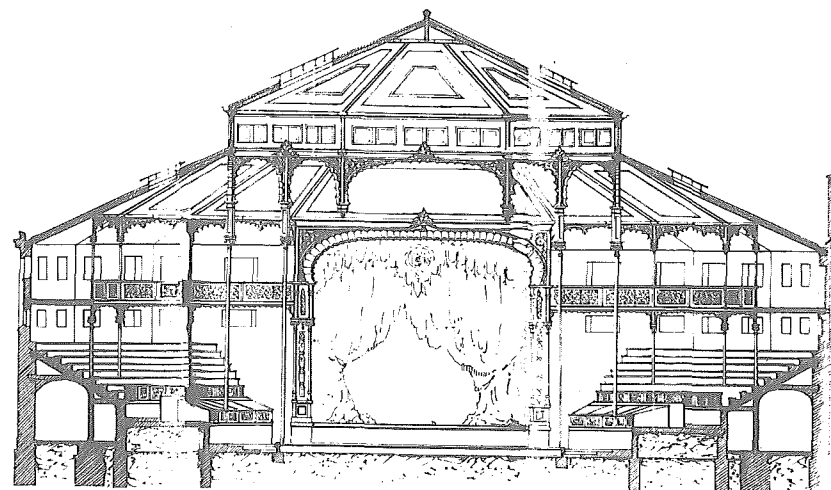
*Exposición Comercial (1877)
en el pasaje Matheu.*



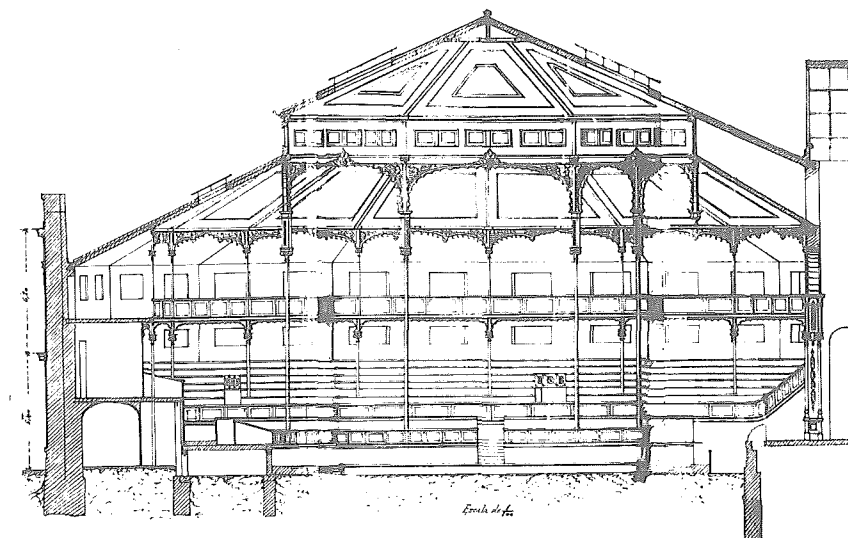
*Rodríguez Ayuso: Vista
General de la Antigua Plaza
de Toros (1874). Destruída.*



Rodríguez Ayuso y Bernardo Arius: Biblioteca del Senado (1882-1885).



A. Ortiz de Villajos: Circo Price. Sección Longitudinal (1880). Destruído.



A. Ortiz de Villajos: Circo Price. Sección Transversal (1880). Destruída.

(1876), de Tomás Aranguren; el depósito de libros de la Biblioteca Nacional, etc., son otros tantos ejemplos perdidos de un Madrid que se esforzó por introducir en su arquitectura las nuevas ventajas del hierro. A estas desapariciones hemos de añadir aquellas ideas y proyectos que nunca llegaron a fraguar pero cuyas propuestas conocieron un proceso proyectual minucioso. Entre ellas hay que recuperar del olvido el magnífico Concert Hall (1876), concebido por el arquitecto R. Morham de Edimburgo para el Buen Retiro²⁵; el proyecto de cubrir la Plaza Mayor con hierro y cristal (1860), presentado al alcalde por el ingeniero francés Villedevil, residente en París; y finalmente el colosal monumento a Colón que se levantaría en el Retiro, detrás del Palacio de Cristal, imaginado por Alberto de Palacio, el autor de la estación de Atocha, según se dijo anteriormente. Con solo imaginar que dicho monumento, formado básicamente por un globo terráqueo en hierro, tendría como diámetro la altura de la Torre Eiffel, se puede hacer una idea del colosalismo de este sueño que entra de lleno en la línea osada de los delirios cautivadores de un Boullée, y que nos hacen pensar en la utopía como una constante histórica.

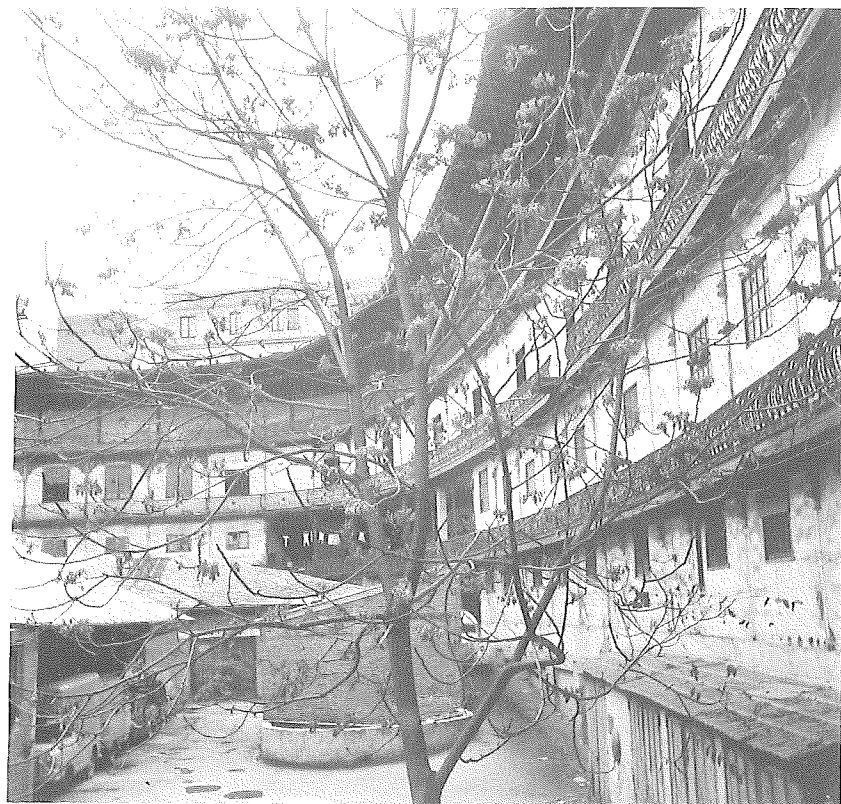
Las estaciones, por su parte, tenían una problemática propia diversa de la del resto de la arquitectura del hierro, al margen ahora de su distinta función y programa. Evidentemente en ellas también se planteó la duda sobre su consideración como monumento arquitectónico o como simple arquitectura industrial, sin caer en la cuenta de que ambas realidades no eran incompatibles, pero me interesaría señalar ahora que las estaciones tenían una doble obligación de carácter representativo, tanto hacia la compañía de la que cada una era edificio de cabeza como hacia la propia ciudad. Ello produjo una curiosa rivalidad que en el fondo repite la pugna de las ciudades medievales en orden a la magnitud de sus catedrales. Así, cada vez que se plantea una de nuestras estaciones se pretende alcanzar una mayor anchura en su nave única, sin apoyos intermedios, eliminando incluso las soluciones atiran-

tadas, como en Delicias y Atocha, o bien duplicando la gran carena como se pretendió hacer en Norte. La de Delicias era menos ancha que la de Atocha pero en cambio era más larga con sus ciento setenta metros de longitud... Durante mucho tiempo el atrevimiento de estas cubiertas de hierro se había convertido en una cuestión de prestigio para la compañía que explotaba aquella línea. Ello ocurría aquí y fuera de aquí, pues no es otro el sentido de las palabras de Ruskin en «Las piedras de Venecia», añorando otros tiempos en los que «había algo más que descubrir y que no olvidar en cada punto de parada que una nueva disposición de la cubierta de cristales de la estación o una nueva viga de hierro»²⁶. La actual explotación de los ferrocarriles a cargo del Estado nos hace olvidar que en su día existió una fuerte competencia entre las distintas compañías concesionarias, cuya fuerza se medía precisamente en las estaciones término. Sin duda la Compañía M.Z.A. era más potente que la de los Ferrocarriles del Norte, y ambas estaban por encima de la Compañía M.C.P. Sus estaciones así lo dejan ver.

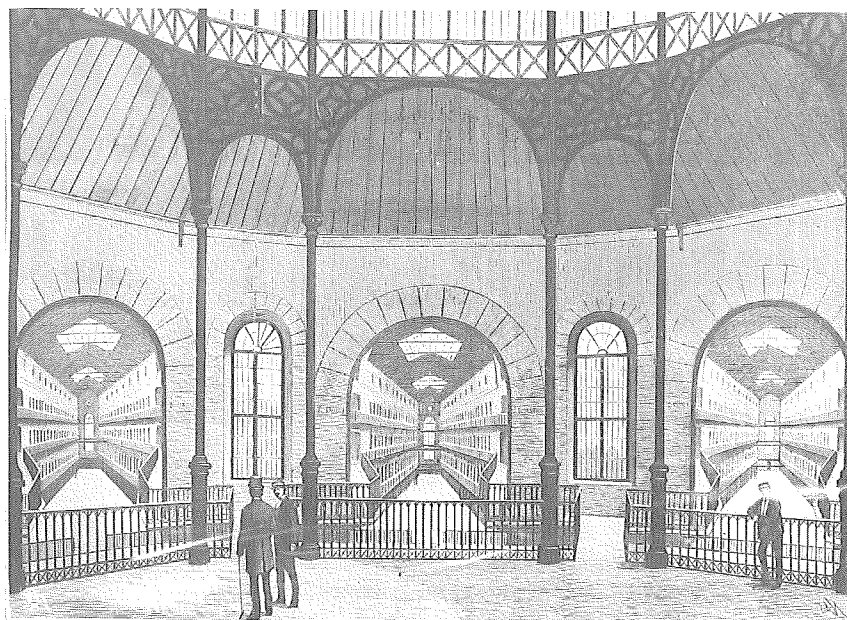
Una última cuestión de gran interés reside en la elección de la imagen arquitectónica de la estación con respecto a la

²⁵ C. Ariza, «Los jardines del Buen Retiro en el siglo XIX», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1979, p. 374.

²⁶ J. Ruskin, *Las piedras de Venecia*, trad. de «La España Moderna», Madrid, s. a., p. 34.



J. Rucoba: Frontón Beti-Jai
(1894). Estado actual.



Tomás de Aranguren: Cárcel
Modelo (1876). Destruída.

de la ciudad, pues no puede olvidarse que de algún modo las estaciones se convirtieron en las nuevas puertas de una ciudad sin murallas. A este respecto se pueden detectar varias posturas entre las que se encuentran la de aquellos que como Angel Ganivet, pensaban que la estación debía reflejar el carácter arquitectónico de la ciudad, pues el tren «es un coche grande que anda deprisa; no tiene derecho a imponernos un nuevo tipo de arquitectura prosaica; debe someterse: si la ciudad es gótica, que la estación de ferrocarril sea gótica, y si es morisca, morisca»²⁷. En Huelva, Sevilla o Toledo, se había seguido esta pauta pero en Madrid hubiera sido difícil definir la arquitectura más representativa de la ciudad, por lo que surgió una primera estación «prosaica», la de Delicias, con todo el interés que encierra su arquitectura dentro de lo que ya abiertamente denominamos arqueología industrial. Junto al lenguaje historicista y a la economía expresiva de las estaciones que Ganivet llama prosaicas, quedaba la posibilidad de hallar un término medio, donde la arquitectura e ingeniería quedarán integradas en una imagen cohe-

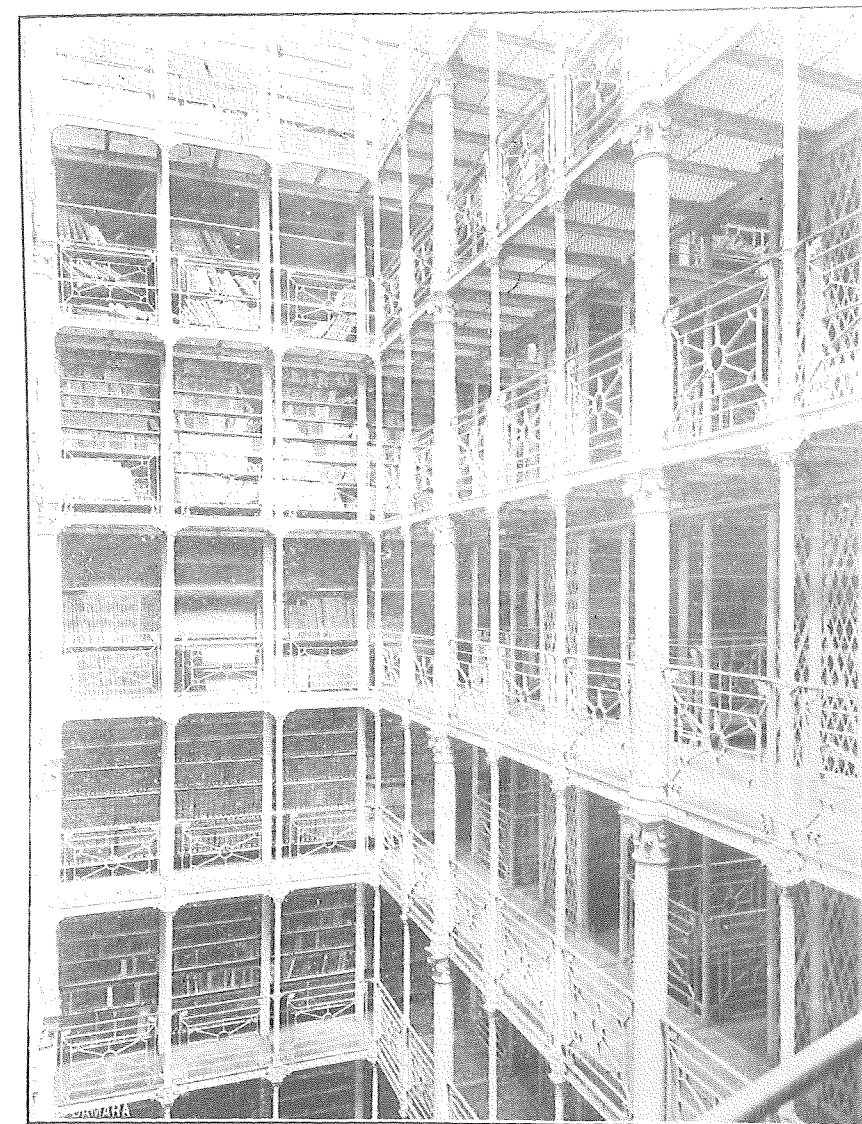
rente, como ocurrió en la estación de Atocha, que, contrariamente a lo que sucede en la del Norte, no tuvo el rubor de ocultar la férrea montera.

A continuación se hace la historia

breve de la arquitectura de estas tres estaciones, que nada tienen que envidiar de sus hermanas europeas salvo la mirada atenta de Monet sobre Saint Lazare²⁸.

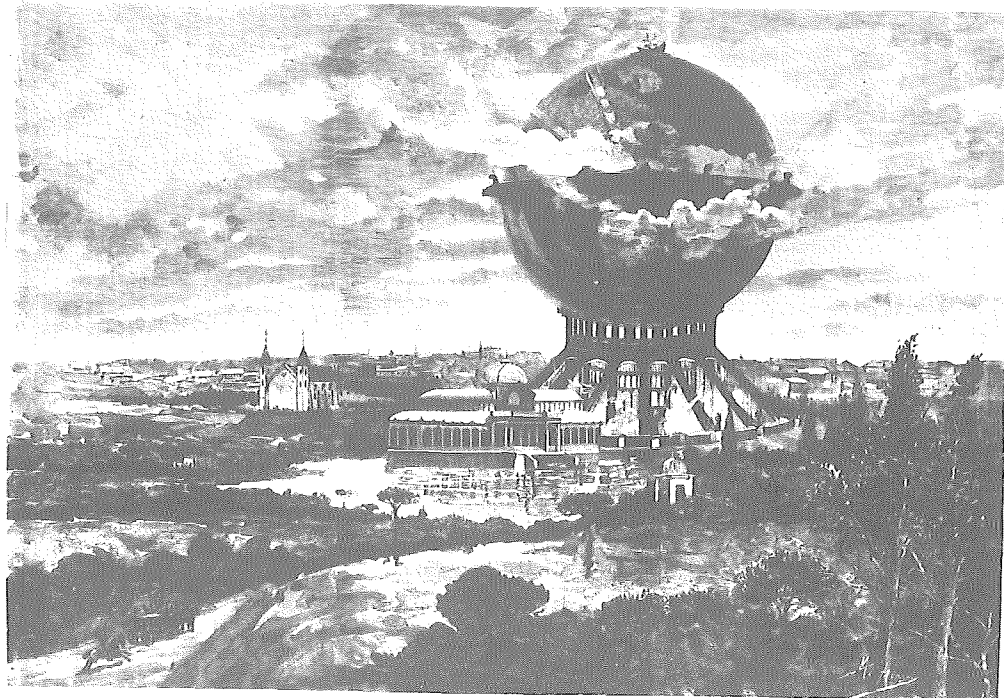
²⁷ A. Ganivet, «Parrafada filosófica ante una estación de ferrocarril», de su libro *Granada la bella*, Helsingfors, 1896, ed. Albaicín, Granada, 1968, pp. 115-121.

²⁸ R. Walter, «Saint-Lazare l'impressioniste», *L'Oeil*, 1979, núm. 292, pp. 48-55.

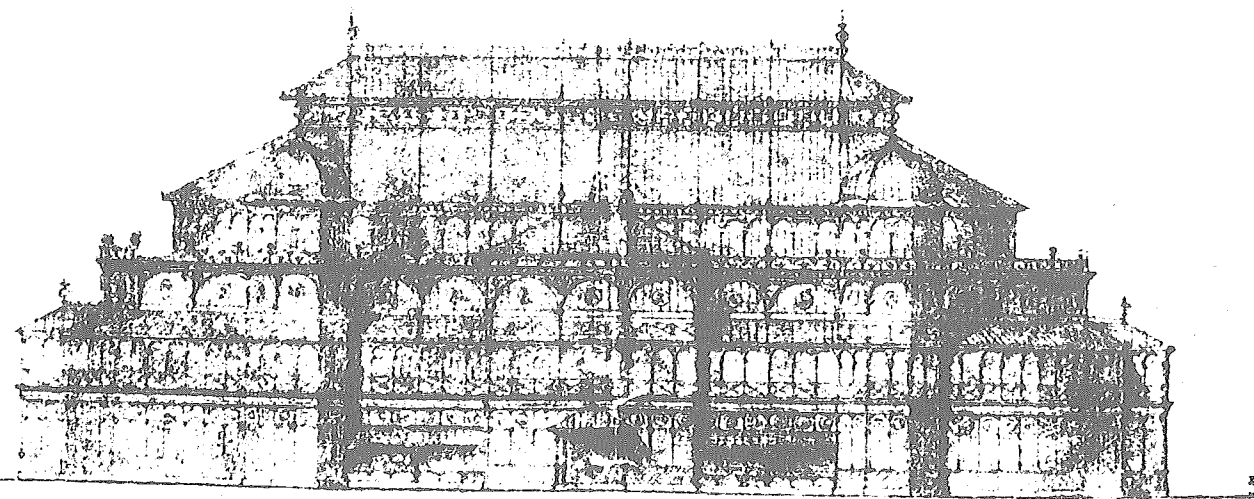


Jareño y Ruiz de Salces:
Depósito de Libros de la
Biblioteca Nacional.
(Destruído.)

A. de Palacio: Proyecto de un Monumento a Colón (1891) en el Retiro, detrás del Palacio de Cristal.



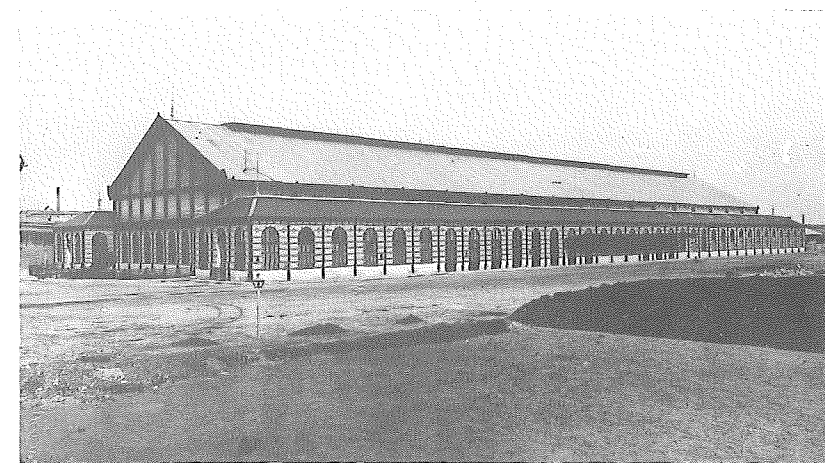
R. Morhan: Proyecto de un Concert Hall (1876) para el Retiro.



a) Delicias

De las tres estaciones «mayores» de Madrid, en sus edificios actuales, la más antigua es la de Delicias seguida de Norte y Atocha, en este orden. La estación de Delicias, conocida popularmente como «estación de las pulgas», surgió como cabeza de la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz, si bien en el mismo año de su inauguración (1880) se convirtió en estación término de la línea Madrid-Cáceres-Portugal¹, al ser absorbida la primera por la potente compañía Madrid-Zaragoza-Alicante, que llevó a su estación de Atocha el movimiento de aquélla.

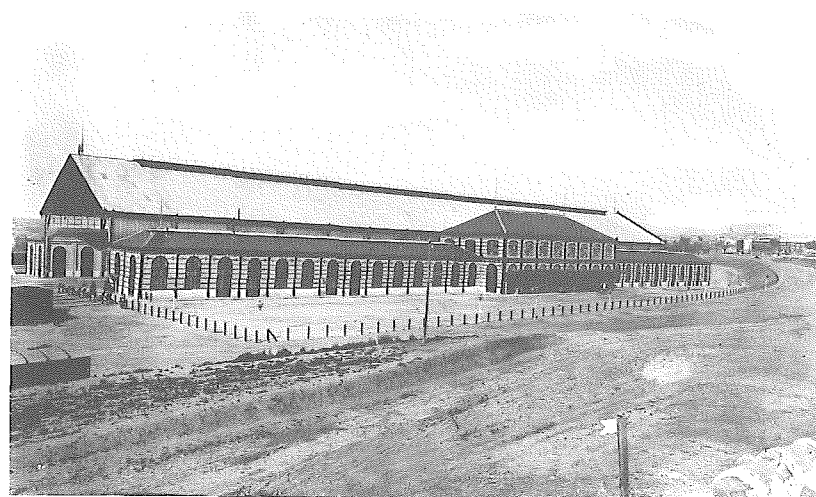
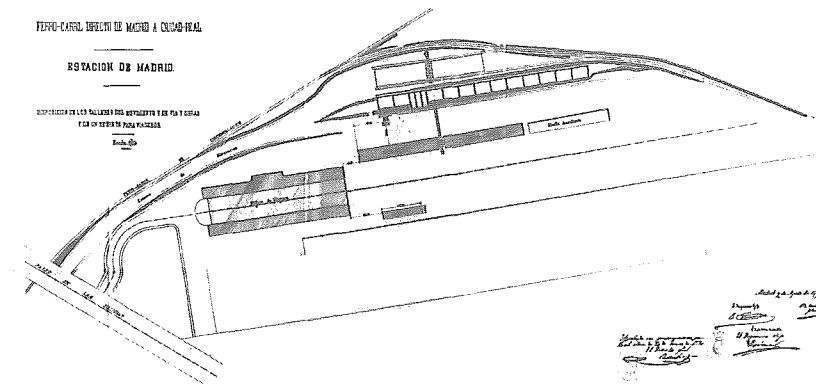
Con independencia de este hecho *a posteriori*, la primera cuestión a resolver fue el emplazamiento, aspecto éste en el que incidían varios factores: topografía, conexión con la vía de circunvalación y proximidad con respecto al centro de la ciudad puntualizado en la Puerta del Sol. A ello había que añadir la existencia de dos terminales ya fijadas, que si bien tenían unas instalaciones provisionales como en el caso de la estación del Norte o muy modestas, como en Atocha, lo cierto es que tanto por sus edificios como por la propia red viaria, descartaban dos zonas inicialmente apropiadas. Con todas estas limitaciones para ubicar la nueva estación de cabeza, se barajaron fundamentalmente cuatro propuestas. La primera señalaba el espacio intermedio entre el buen Retiro y la entonces nueva plaza de toros proyectada por Rodríguez Ayuso, propuesta que fue desechada por



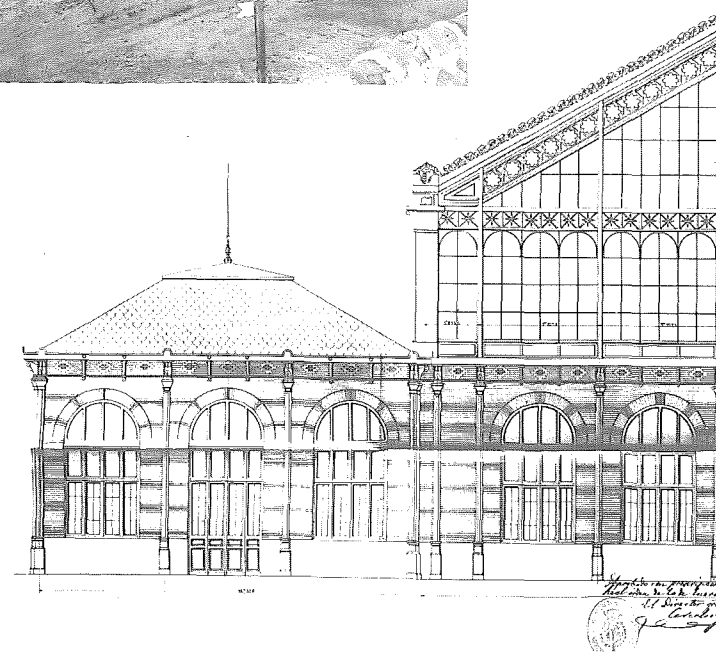
problemas de cotas, adquisición de terrenos, prolongación en unos kilómetros de la línea, etc. Una segunda solución contemplaba la posibilidad de situarla cerca de la carretera de Extremadura, justamente en los terrenos de la famosa «Quinta de Goya», donde más tarde se levantaría la llamada estación de Goya como cabeza de la desmantelada línea Madrid-Navalcarnero. Los problemas que aconsejaron abandonar esta posibilidad radicaban en el volumen de tierras que exigía mover y en la dificultad de conexión con el ferrocarril de circunvalación entre otras. Una tercera zona de posible localización fue la comprendida entre dicho ferrocarril de circunvalación y los desaparecidos cementerios de San Nicolás y San Sebastián que, por razones

Delicias: Vista General desde el Paseo de las Delicias. Estado Primero de la Estación con el jardín en el testero.

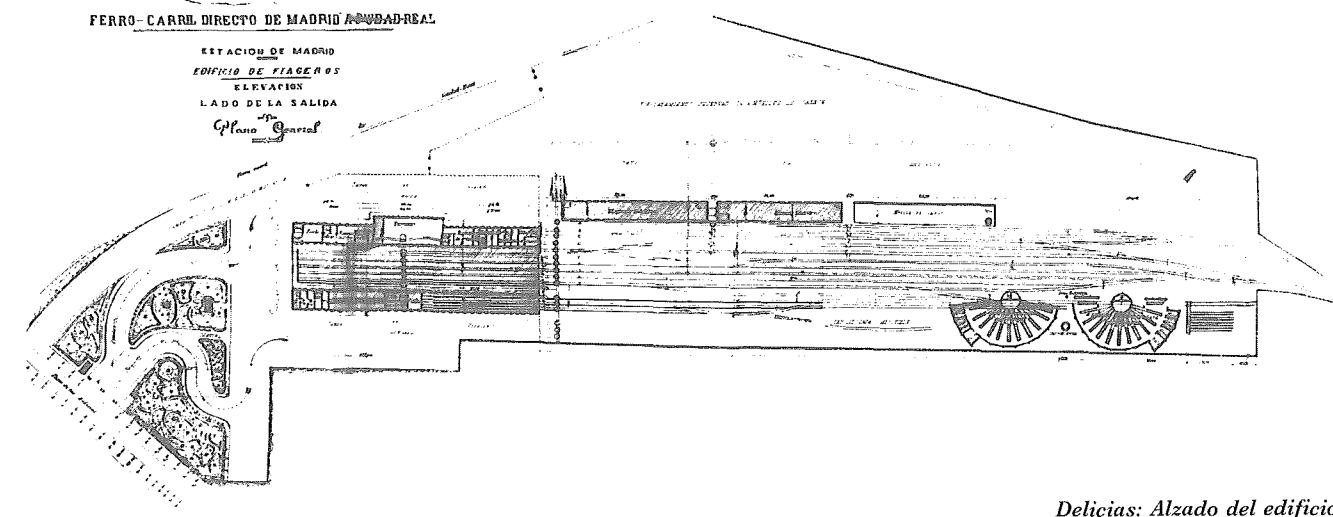
¹ A ello hacen alusión las cifras o monogramas que aparecen en la fachada que mira a Madrid, con las iniciales entrelazadas de M(adrid), C(áceres) y P(ortugal).



*Proyecto de la Fachada del
Testero (derecha).*

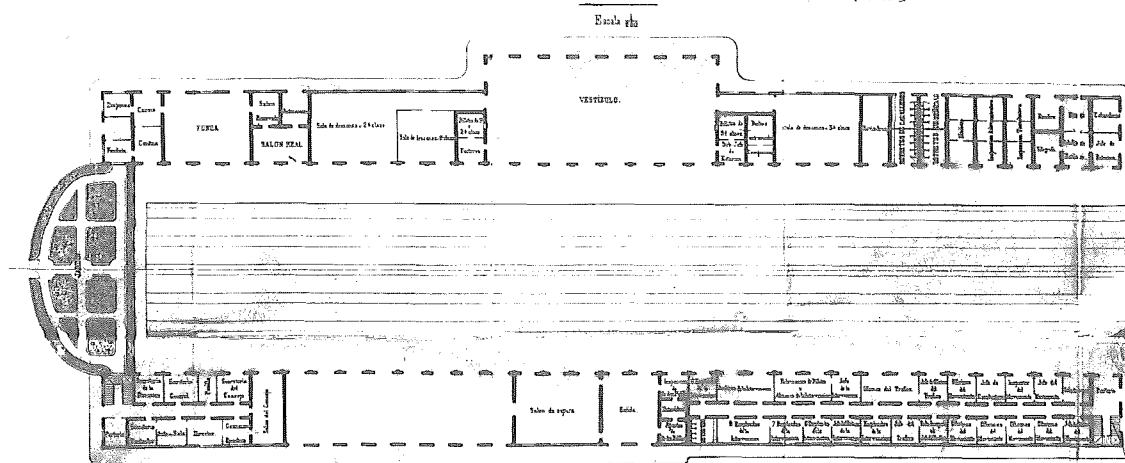


ESTACION DE MADRID
EDIFICIO DE VIAGROS
ELEVACION
LADO DE LA SALIDA
C/Plano General.



Planta del edificio (inferior).

PLANO DE LA DISTRIBUCION DE HABITACIONES PARA OFICINAS Y DEPENDENCIAS PUBLICAS. (FISO 84-19)



² A.G.A.-M.O.P.U., leg. 12.156, «Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez. Proyecto de un ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real. Estación de Madrid. Proyecto de emplazamiento definitivo. Memoria».

³ Anónimo, «Ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real. Estación de Madrid», *Revista de Obras Públicas*, 1879, núm. 21, pp. 237-266 y 279-286.

análogas, fue también rechazada. Finalmente la Compañía propuso la actual ubicación, muy próxima a la zona de los citados cementerios, pero sin cruzar la línea de circunvalación, al sur de ésta, en el lugar inmediato a la llamada Huerta del Jardincillo, bien visible en negro bajo la tinta encarnada del Plan Castro. Este había previsto en la zona comprendida entre el arroyo de Atocha y el Paseo de Delicias una rígida cuadrícula destinada a zona de vivienda, junto al campo de Marte y hospital de Dementes. Dicho damero quedó roto tanto por la nueva dirección que tomó la vía de circunvalación como por la aprobación, por Real Orden de 23 de julio de 1878, de la nueva estación que tomaría el nombre de Delicias².

Esta contó desde entonces con una fuerte hipoteca visual dada la cota baja en que se encuentra la plataforma de la estación (594,58 m), dejándola hundida en relación con su propio acceso desde el Paseo de Delicias que se hallaba a unos siete metros por encima de dicha plataforma, lo cual obligó a unas nada cómodas rampas. Si a ello se añade la construcción que fue surgiendo a su alrededor —no digamos nada del reciente edificio de oficinas de la Renfe que oculta defini-

tivamente la bella perspectiva de que podría gozar la estación—, el resultado final no puede ser más desolador. La estación de Delicias se ha convertido en un auténtico tesoro arquitectónico que exige su búsqueda, perdida ya su posibilidad de inserción en la imagen urbana.

Una vez aprobada la ubicación definitiva de la estación, la Compañía presentó el proyecto de distribución general, así como del edificio de viajeros en particular, proyecto que se dio a conocer a través de la *Revista de Obras Públicas*³. Sin embargo, cuando esta publicación estaba ya en la calle, la Compañía había presentado el 2 de agosto de 1879 una propuesta de modificación del edificio de viajeros, al tiempo que había solicitado igualmente, con fecha de 9 de abril de 1879, permiso para la instalación provisional del servicio de viajeros en el interior del muelle cubierto de mercancías número uno. Otra Real Orden de 22 de abril de 1879 autorizó este transvase de funciones a dicho muelle, a fin de no perjudicar a la Compañía y usuarios de la línea del inevitable retraso que suponía el esperar a la construcción del edificio de cabeza.

No obstante, y una vez aprobadas, el 20 de enero de 1880, las ligeras modifica-

Delicias: Estado actual del testero con la marquesina que estuvo en el costado de llegada y sin el primitivo jardín.



Delicias: Estado actual del Pabellón Central del lado de Salidas que alberga el vestíbulo principal.



ciones propuestas por la Compañía, el nuevo edificio se inauguraba el 30 de marzo de aquel mismo año de 1880⁴.

Este tiempo, verdaderamente récord, fue posible gracias al carácter absolutamente funcional del proyecto, donde digamos que no aparece apenas matiz alguno de expresión arquitectónica de raíz tradicional, así como tampoco hubo preocupación por intentar crear un nuevo «estilo». De la forma más lógica, la simple expresión de la función creó, ella misma, su propio lenguaje logrando de este modo una perfecta coherencia entre expresión y contenido, al margen de cualquier disquisición estilística. El haber llevado este planteamiento, con sencillez, hasta sus últimas consecuencias presta a la estación de Delicias una fuerte personalidad tanto dentro del contexto español como europeo en general, ya que conserva una imagen que pertenece al estadio intermedio de la historia de las estaciones como arquitectura, es decir, a lo que llamaríamos segunda generación tras las primeras experiencias.

Tipológicamente la estación responde



Delicias: Estado actual de la Oficina de Telégrafos en el lado de Salidas.

⁴ Anónimo, «Ferrocarril de Madrid a Ciudad Real. Inauguración de la estación definitiva en Madrid», *Revista de Obras Públicas*, 1880, p. 78; «Inauguración de la estación del ferrocarril Madrid-Ciudad Real y Badajoz», *La Ilustración Española y Americana*, 8 de abril de 1880, p. 221.

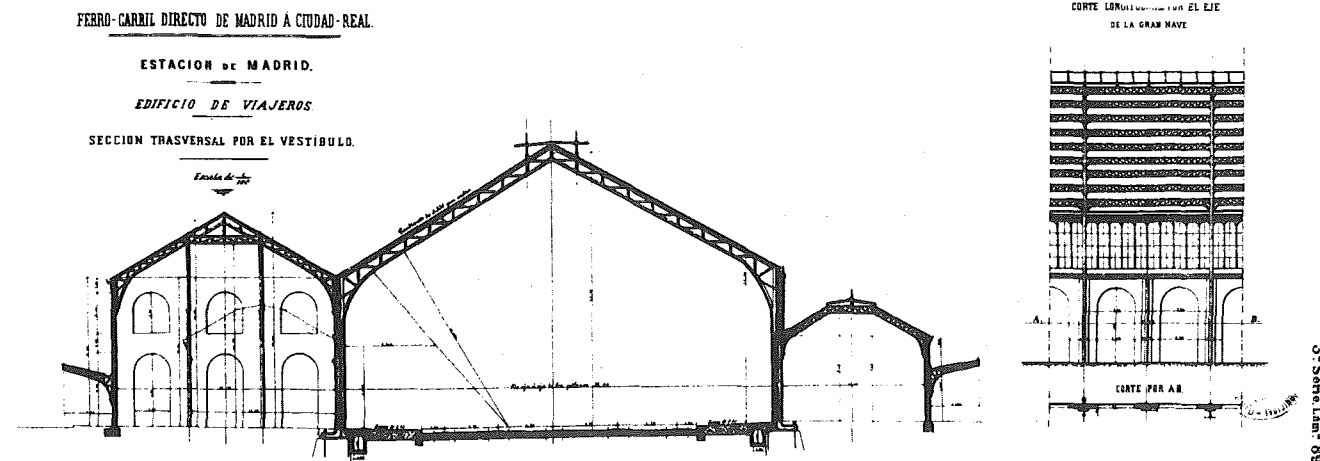
al esquema elemental de dos cuerpos de fábrica paralelos, uno para llegada y otro para salida de viajeros, entre los que se tiende una armadura de hierro que cubre vías y andenes. La estación así concebida responde más a una estación de paso que a una estación de término, al disponer sus fachadas en paralelo a las vías, dejando libres de construcciones ambos extremos, en una situación análoga a la que se verá en la Estación del Norte. La razón es obviamente funcional, en el deseo de separar dos dinámicas de distinto signo, llegada y salida, que cuentan incluso con accesos propios. Esta separación es la única diferencia —no formal— que distancia a estas estaciones-término de las estaciones de paso.

Las mencionadas modificaciones propuestas por la Compañía, en agosto de 1879, no afectaban en absoluto a su distribución general, sino a pequeños cambios en orden a los materiales buscando una mayor economía. Así, por ejemplo, en lugar de utilizar ladrillo prensado en todas sus fachadas sólo se utilizaría en las exteriores, empleando el ordinario en las que se enfrentan bajo la gran cubierta férrea. Esto obligaba a un enlucido de yeso que restaría la serena policromía que tenía el ladrillo visto de las fachadas exteriores, donde horizontalmente se superponen fajas de ladrillo

visto de color blanco, separadas por hileras de ladrillo encarnado y negro. Asimismo se reemplazarían los adornos de cinc por otros de hierro forjado o fundido, al tiempo que se sustituía la proyectada cubierta de pizarra para la gran nave central, por una sencilla cubierta de chapa ondulada y galvanizada. Aunque en sí este material —la chapa— era más costoso que la pizarra, no lo era en cambio la mano de obra y el tiempo que se necesitara para colocar la tabazón necesaria y fijar las 269.280 piezas de pizarra que harían falta para la cubierta mayor. Por el contrario la pizarra se conservaría en los dos edificios de llegada y salida, cuyos alzados son un modelo en el empleo racional de los materiales, siempre vistos, donde la pizarra remata el noble zócalo de granito, aparejo de ladrillo y pies derechos de hierro que igualmente se dejan ver al exterior con el ritmo que imprime la estructura.

El protagonista de toda esta construcción es el hierro que se convierte en estructura portante, no sólo de la gran nave central, sino de los edificios de llegada y salida, ya que la estructura de éstos es igualmente en hierro, de tal modo que el ladrillo y demás obra de albañilería se utiliza tan sólo como elementos de cierre y no de sustentación. Ello permite al propio tiempo abrir un

Delicias: Sección Transversal por el vestíbulo y alzado interior de la Gran Nave.



3.ª Serie, Lám. 88.

elevado número de huecos con una proporción tal que el vano se convierte en dominante sobre el macizo.

Varias veces se ha hecho referencia a la gran montera de hierro que, como el resto de la construcción se debe al ingeniero francés Emile Cachelievre, que trabajaba para la Compañía Madrid-Ciudad Real. Cachelievre utilizó en la estación de Delicias la última novedad que ofrecía por entonces la técnica constructiva y que De Dion había mostrado, con gran éxito, en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París de 1878. En efecto, la armadura, llamada De Dion desde entonces, compuesta de una serie de cuchillos armados que formaban un todo con los propios pilares de sostén fijos a una cimentación hundida, tiene gran semejanza con la armadura de la estación de Delicias, que por vez primera entre nosotros cubría un amplio espacio sin ningún tipo de tirantes, riostras o contrafuertes. La eliminación de estos elementos así como la solución dada al problema de la dilatación habían sido las dos novedades máximas frente al tradicional sistema Polonceau o de otros ensayados posteriormente en las Exposiciones Universales de 1855 y 1867.

El hecho de que transcurriera muy poco tiempo entre la experiencia de Hen-

ri De Dion en París (1878) y el proyecto de Cachelievre para la estación de Delicias en Madrid (1879), aumenta aún más el valor histórico y constructivo de nuestra estación, si se tiene en cuenta la posterior destrucción de aquel modelo parisién. Todavía conviene recordar alguna coincidencia notable como es el ancho de la gran nave que en ambos casos es de treinta y cinco metros y muy cercana su altura; veinticinco en París y veintidós y medio en Madrid. No es de extrañar, por otra parte, dichas analogías, ya que la férrea armadura se preparó en Francia en los talleres de Fives-Lille, siendo el también francés Vaseille quien dirigió el montaje de este material que ya estaba en España en 1879⁵. La obra más conocida y reciente que la casa Fives-Lille había hecho en París era el Hipódromo cubierto, del mismo año⁶. Fives-Lille, una de las empresas más importantes del país vecino, intervino en gran número de estaciones de ferrocarril, destacando sin duda la formidable estación de Orsay, en París, que proyectó el arquitecto Víctor Laloux y que se terminó coincidiendo con la Exposición Universal de 1900⁷.

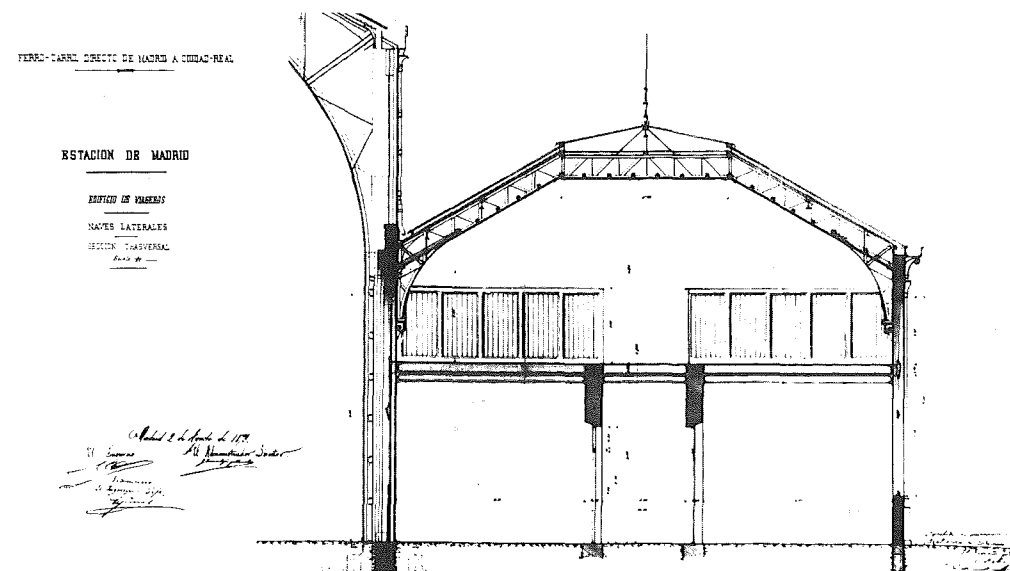
En nuestra estación de Delicias, además de Cachelievre, intervinieron también los ingenieros españoles Calleja, Es-

⁵ Repullés y Vargas, E. M., «Inauguración del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real», *Anales de la Construcción y de la Industria*, 1879, núm. 3, p. 37.

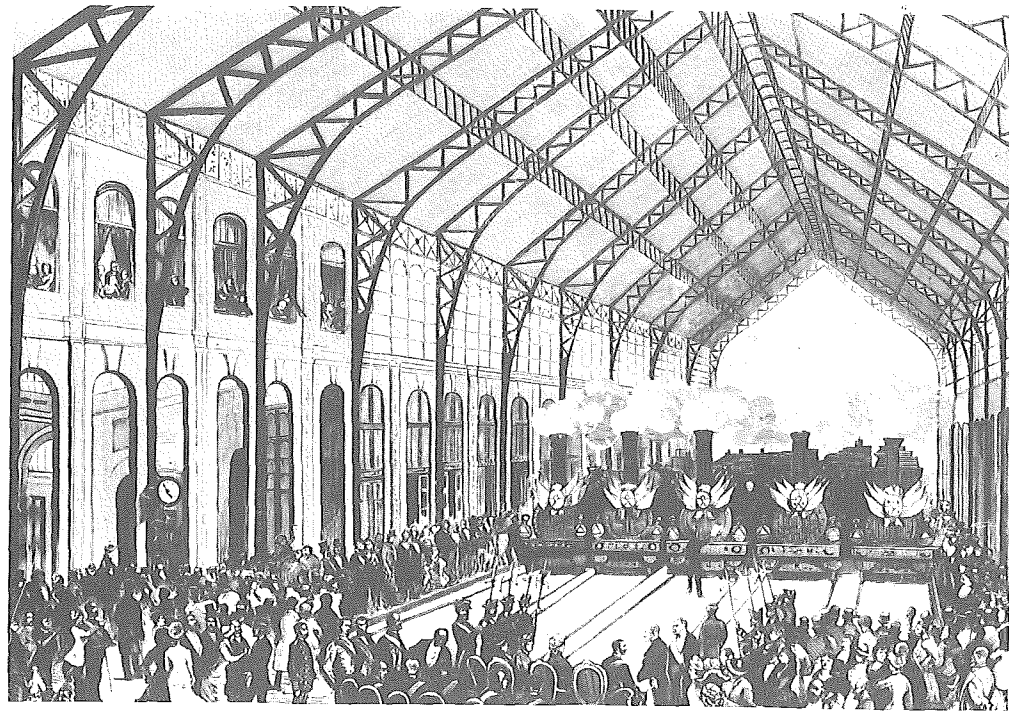
⁶ *Catálogo de la exposición «Architectures d'Ingenieurs»*, París (C.C.I.), 1978, pp. 47-48.

⁷ En España esta misma firma Fives-Lille, intervino en un número importante de obras, siendo especialmente notable la línea Linares-Almería, cuya subasta tuvo lugar en 1878, es decir, en los mismos años en que se hacía cargo de la estación de Delicias. De la citada línea Linares-Almería eran de un interés extraordinario la serie de puentes en hierro, recientemente sustituidos por otros de hormigón.

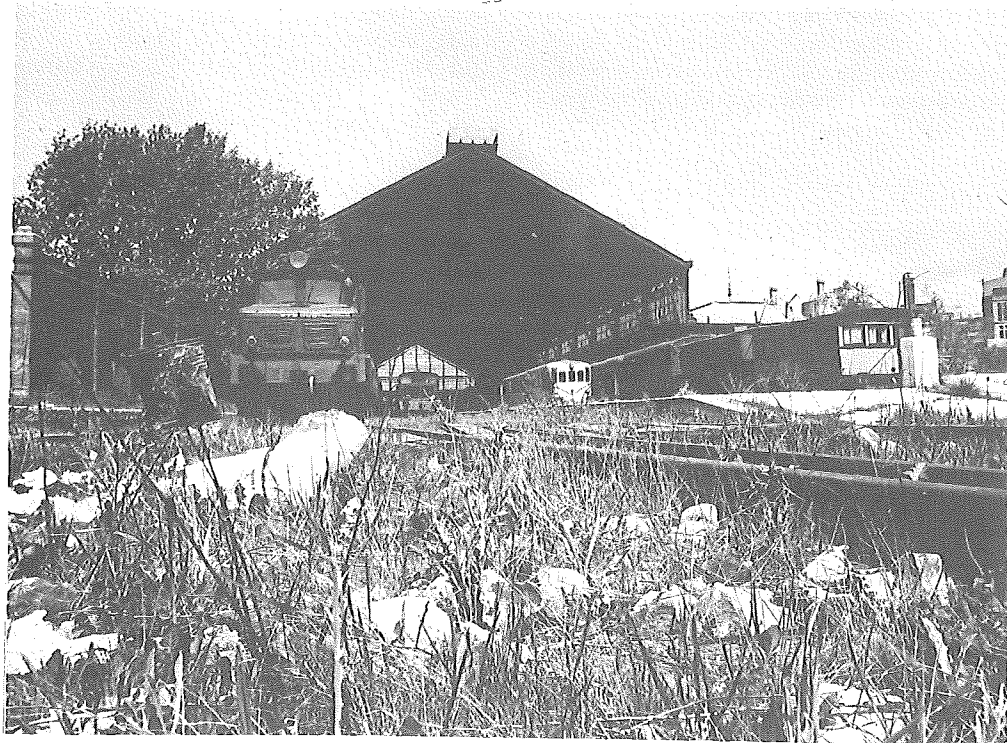
Sección de un cuerpo lateral.



Delicias: Aspecto del interior el día 30 de marzo de 1880 con motivo de su inauguración.



Aspecto actual de la boca de la Estación.



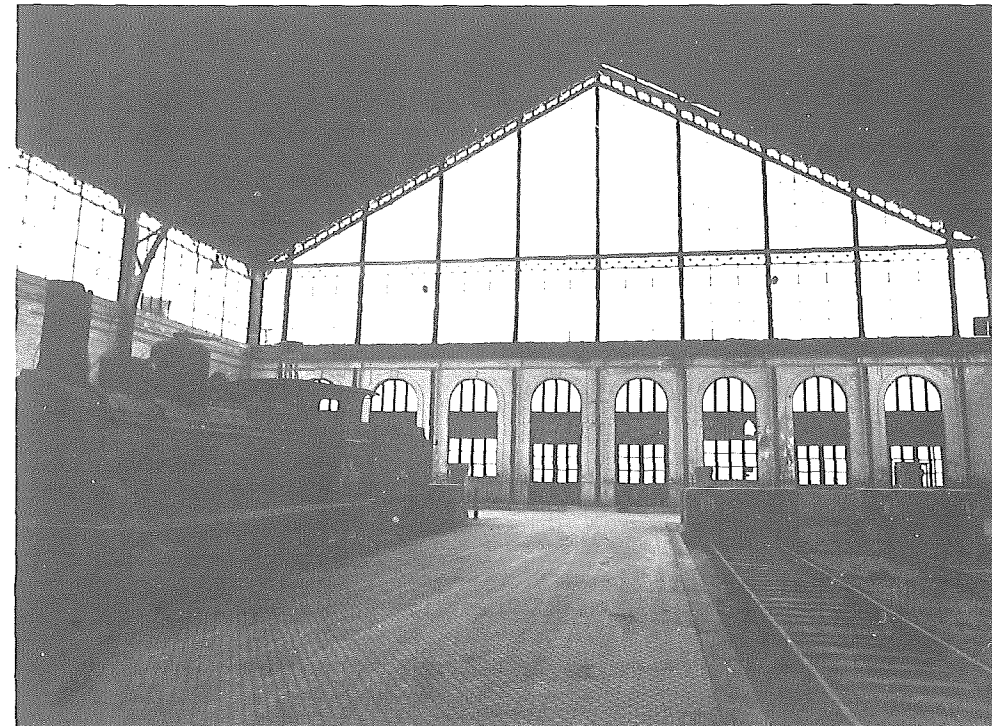
pinal y Ulierte. Pese a que muchas veces se ha puesto en conexión el nombre de Eiffel con la estación de Delicias, figurando así incluso en la Exposición que el Centro Pompidou organizó en París, en 1979, sobre las estaciones⁸. Eiffel no aparece directa ni indirectamente en la documentación manejada sobre el edificio⁹, ni en la prensa especializada de la época, por lo que parece aconsejable, de una vez por todas, abandonar aquella hipótesis hija de unos años en los que todo aquello en hierro tuviera interés, se asimilaba inmediatamente a la figura mítica de Gustave Eiffel.

Actualmente Delicias sirve de provisio-

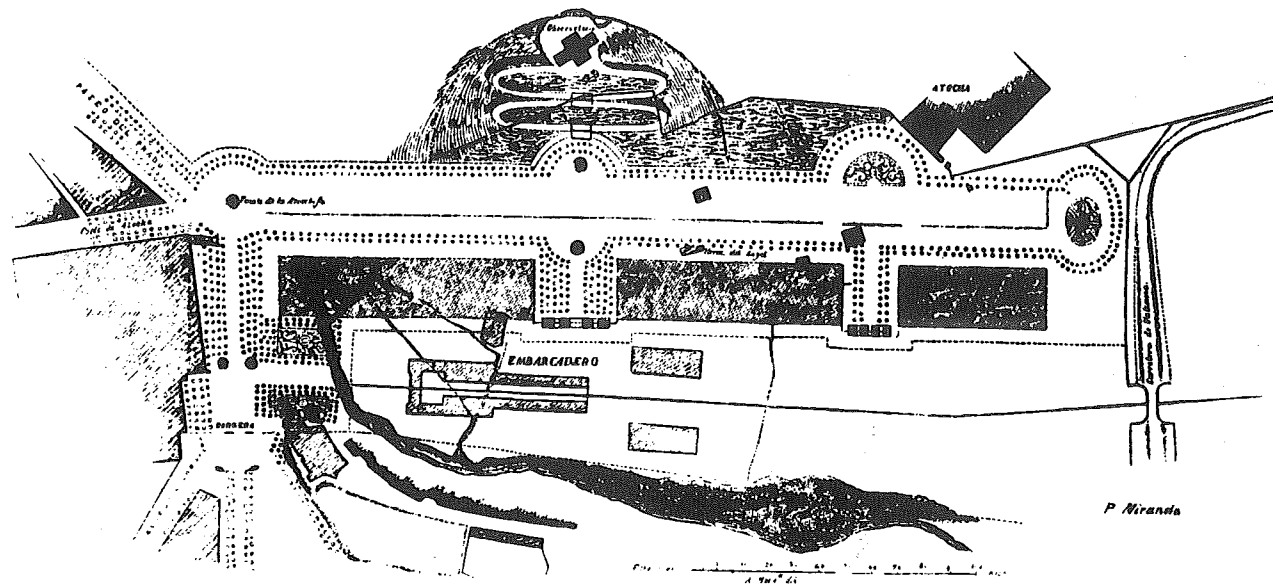
nal depósito de unas antiguas máquinas, de bellísimo diseño, que constituirán en su día el museo ferroviario de Renfe. Sin embargo, desde la supresión del servicio de viajeros, en 1969, y el cierre definitivo de la estación, en 1971, ésta ha conocido un deterioro progresivo en sus instalaciones, cubierta principal, edificios de viajeros, etc., que debiera de frenarse al tiempo que iniciar un proyecto serio en evitación de las alteraciones que, en las últimas reformas de «puesta al día», han sufrido muchas de nuestras estaciones en detrimento de su personalidad, como está ocurriendo con la propia estación del Norte de Madrid.

⁸ En dicha exposición, «Les temps des gares», y fuera del catálogo, se mostraba una reproducción fotográfica en color debida a P. Cordier, en la que se veía un detalle insignificante de la estación de Delicias, aunque sin citar el nombre de esta estación, sino tan sólo el de Madrid y a continuación el de «G. Eiffel».

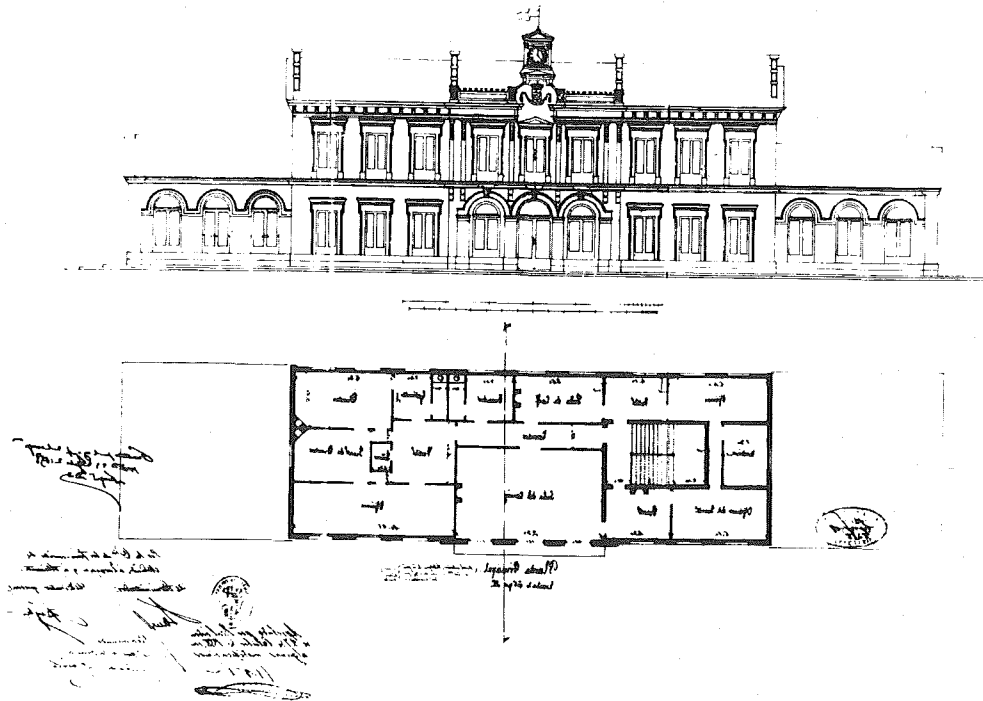
⁹ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 12.156, «Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez. Proyecto de un ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real. Estación de Madrid. Edificio de Viajeros. Memoria».



Delicias: Estado actual del interior.



Proyecto de Atocha:
Ordenación del sector
comprendido entre el
observatorio y el
embarcadero de Atocha, por
el arquitecto Sánchez
Pescador (1849).



Edificio de la Administración
central de la Compañía
M.Z.A. (1858).

b) Atocha

«Un día, el 9 de febrero de 1851, al lado del convento de Atocha, apareció un monstruo que vomitaba humo, sembraba fuego, bramaba cien veces más fuerte que el león del Retiro, hacía llegar un silbido a medio Madrid, arrastraba cincuenta carruajes en que cabía la carga de todos los simones de Madrid juntos y devoraba el espacio más que todos los tiros de mulas de Fernando VII desbocados; aquel día, que fue el de la inauguración del ferrocarril a Aranjuez, comenzó la decadencia de las galeras y las diligencias...»¹.

La estación que recibió a esta imagen dantesca recogida por Fernández de los Ríos era la de Atocha. Sin embargo, su fisonomía y emplazamiento eran muy distintos de los que hoy muestran debido a un proyecto muy posterior. Ni siquiera tenía el nombre de «estación» sino el más modesto y ajustado de «embarcadero», como ostentaron igualmente las primeras estaciones francesas. No estaría de más recordar que en París la estación del Este (1849) llevaba el nombre de «embarcadero de Strasburgo» y que la del Norte (1845) se conocía como «embarcadero del Norte» y no como tal estación².

En efecto, tratándose de una de las primeras estaciones de ferrocarril en nuestro país, teniendo en cuenta el carácter regio de su inicial recorrido, uniendo Madrid con el Real Sitio de Aranjuez — lo que equivaldría entre nosotros a la línea París-Versalles—, conocida la intervención del marqués de Salamanca



Atocha: Nuevo Edificio de
Administración (1865)
trasladado hoy a la Avenida
Ciudad de Barcelona.

que fue quien abonó los terrenos para establecer el que Coello llama en su plano de 1848 «embarcadero proyectado para el camino de hierro»³, no es de extrañar la modestia inicial de este primer proyecto, muy lejos de la amplitud que llegaría a tener cuarenta años más tarde.

La estación, accesos y dependencias ocuparon unas antiguas huertas pertenecientes al conde de Bornos, en las inmediaciones de la Puerta de Atocha, que, como ahora la estación, recibía el nombre del antiguo convento dominico. Era la zona sur de Madrid la única que permitía introducir esta cuña ferroviaria, buscando la mayor proximidad al centro de la ciudad. Sin embargo, la presencia del ferrocarril en aquel paraje, cerca de arquitecturas monumentales de gran porte (Hospital General, Puerta de Ato-

¹ A. Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid*, Madrid, 1876, pp. 679-680.

² Sobre éstos y otros embarcaderos de la región de París, vid. F. Chappaz, «Inventaire Régional», *Monuments historiques*, 1978, núm. 6, p. 87. (Número monográfico dedicado a «L'espace du Voyage: Les Gares».) Sobre otros ejemplos de embarcaderos franceses, vid. *Les Temps des Gares*, París, 1978, p. 50.

³ M. P. González Yanci, *Los accesos ferroviarios a Madrid*, Madrid, 1977, p. 37, nota 22.

⁴ Sobre la actividad de este arquitecto, *vid.* mi libro *Arquitectura y arquitectos madrileños*, Madrid, 1973, pp. 61, 79, 81, 84, 86-87, 96 y 138.

⁵ Dicho proyecto fue reproducido por F. Wais, «Nacimiento, desarrollo y constitución de la red española», en el vol. II de *Cien años de Ferrocarril en España*, Madrid, 1948, p. 38, tomado a su vez de *La Ilustración*, 1851. Recientemente, E. Ruiz Palomeque lo incluye también en su libro *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*, Madrid, 1976, p. 145, plano 42.

Atocha: Planta del Proyecto de Gerardo de la Puente (1883). (Superior.)

(Inferior.) Proyecto de Gerardo de la Puente (1883). A la izquierda, el edificio de Administración de 1865.

cha, Observatorio Astronómico y Convento de Atocha), sin olvidar la cercanía del Jardín Botánico y el Prado de Atocha, aconsejaron remodelar la zona para lograr una mínima coherencia entre estos elementos diversos y a la vez dispersos. Ello se complicaba con la difícil topografía del lugar dada la diferencia de cotas existente, por ejemplo, entre el Observatorio Astronómico y la plataforma de la estación.

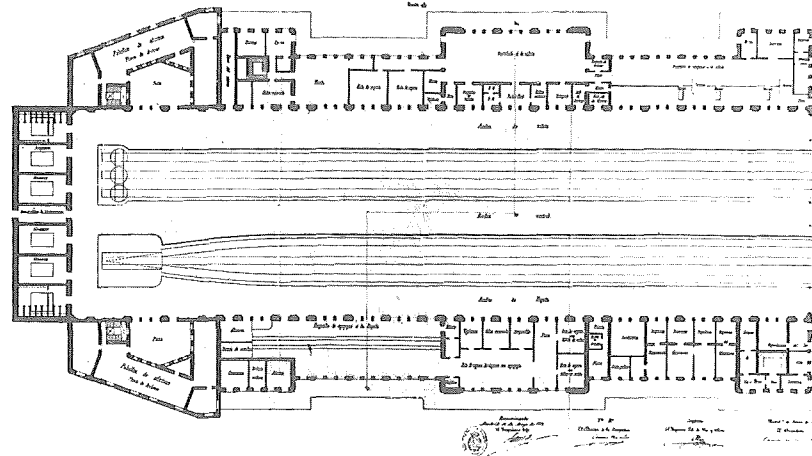
Siguiendo una vieja idea de Mesonero Romanos, el arquitecto municipal Juan José Sánchez Pescador⁴ presentó en 1849 un interesante proyecto, que desgraciadamente no prosperó, cuyo elemento base era un magnífico «salón» arbolado al

que se abrían exedras, plantíos y escalinatas poniendo en relación los puntos fuertes del entorno⁵. De algún modo esta actuación representaría la culminación del proceso iniciado en el siglo XVIII por Hermosilla y su Salón del Prado.

El primer edificio de la estación o embarcadero fue, efectivamente, muy modesto, respondiendo en planta a una U de brazos muy alargados. En el cuerpo central se encontraban el vestíbulo, despacho de billetes, salas de espera, registro del fisco, café-fonda, oficinas del jefe de estación y aposentos para los guardias. De este cuerpo del edificio arrancaban «los dos porches para los trenes, a los cuales se entrará con toda comodidad

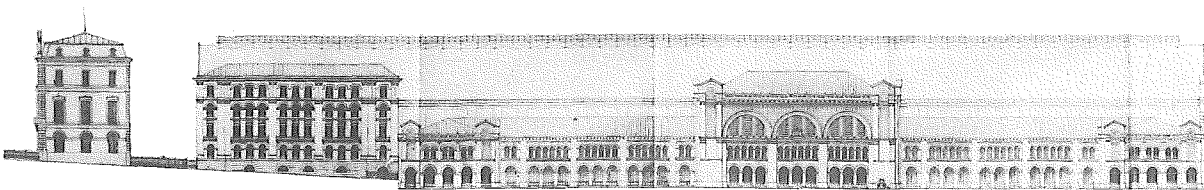
PROYECTO DE ESTACION DEFINITIVA EN MADRID. (ATOCHA.)

Planta baja del edificio de viajeros y palanqueros de estímulos.



PROYECTO DE ESTACION DEFINITIVA EN MADRID. (ATOCHA.)

Perfil longitudinal con proporciones de los edificios.

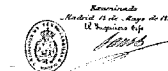
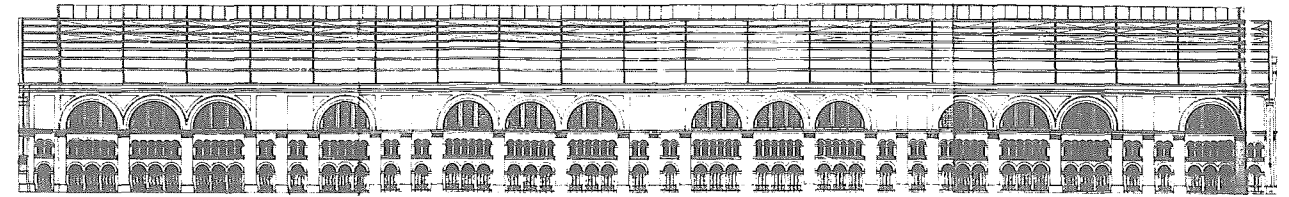


Atocha: Proyecto de Gerardo de la Puente (1883). Fachada a la vía.

PROYECTO DE ESTACION DEFINITIVA EN MADRID. (ATOCHA.)

Sección longitudinal del edificio de viajeros.

Escala 1/500



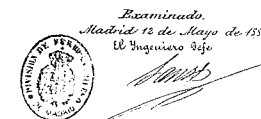
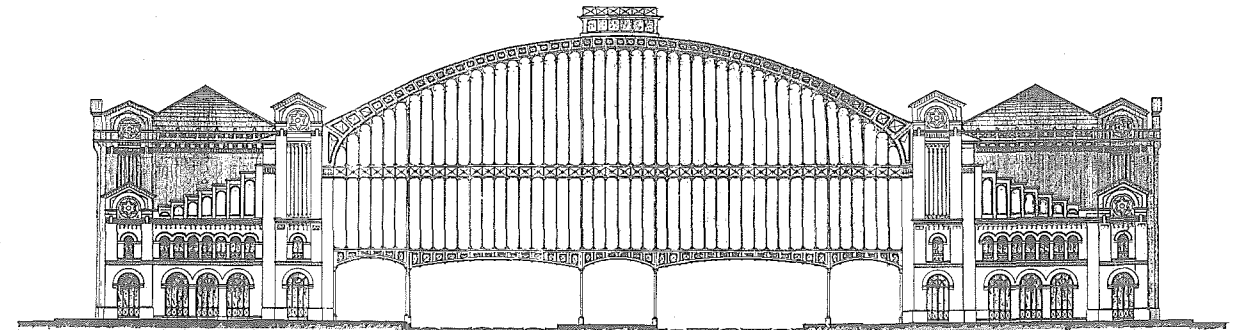
Vº Bº
El Director de la Compañía

Confirme:
El Ingeniero Jefe de Via y Obras

PROYECTO DE ESTACION DEFINITIVA EN MADRID. (ATOCHA.)

Fachada a la vía del edificio de viajeros.

Escala 1/500



Vº Bº
El Director de la Compañía

Confirme:
El Ingeniero Jefe de Via y Obras

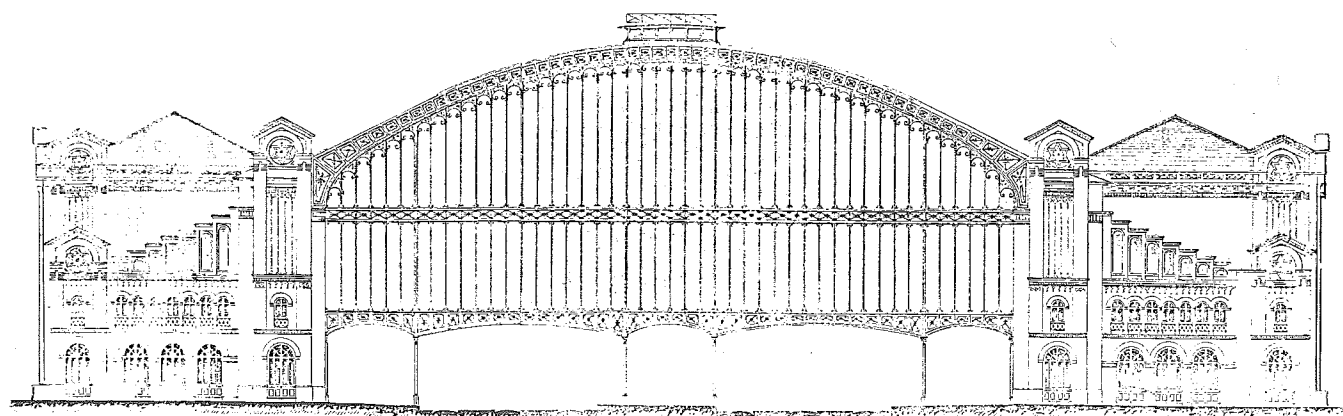
Madrid 1 de Enero de 1883.
El Arquitecto

Aprobado con modificaciones por Real Decreto de 17 de Octubre 1883.
El Director general

Atocha: Sección longitudinal del Proyecto de Gerardo de la Puente (1883).

Atocha: Calco francés del Proyecto de Gerardo de la Puente (1883), para su discusión en París.

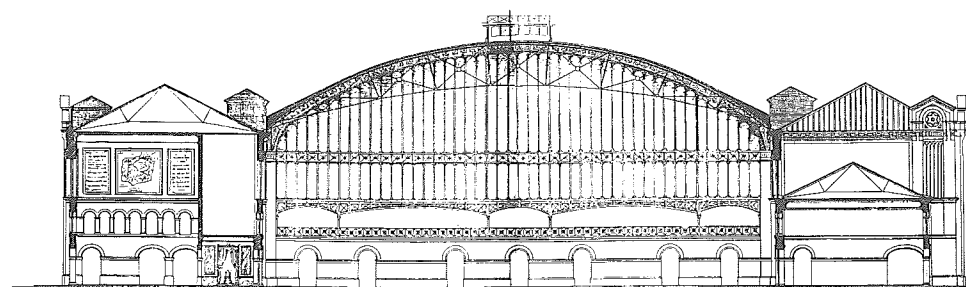
ELEVATION DE LA FAÇADE POSTERIEURE



PROYECTO DE ESTACION DEFINITIVA EN MADRID. (ATOCHA.)

Sección transversal del edificio de viajeros,
según la línea A, B, C, D, con la proporción real de la planta de salidas.

Escala 1/100



Examinado
Madrid 15 de Mayo de 1883.
El Ingeniero Jefe

Vº Bº
El Director de la Construcción

Confirme:
El Ingeniero Jefe de Via y Obras

Madrid 1 de Enero de 1883.

El Arquitecto

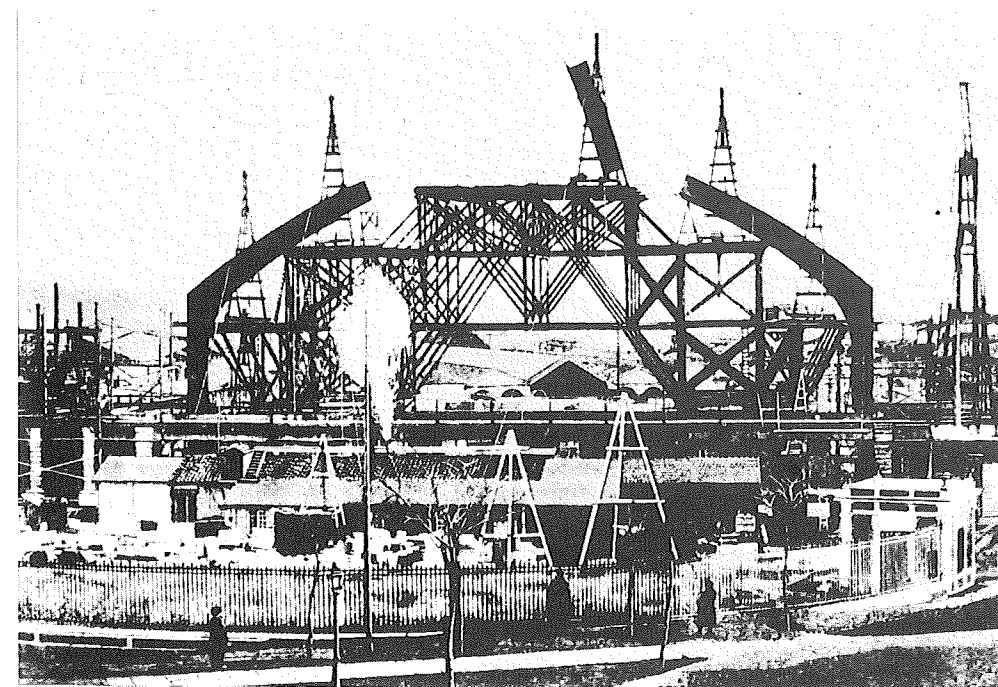
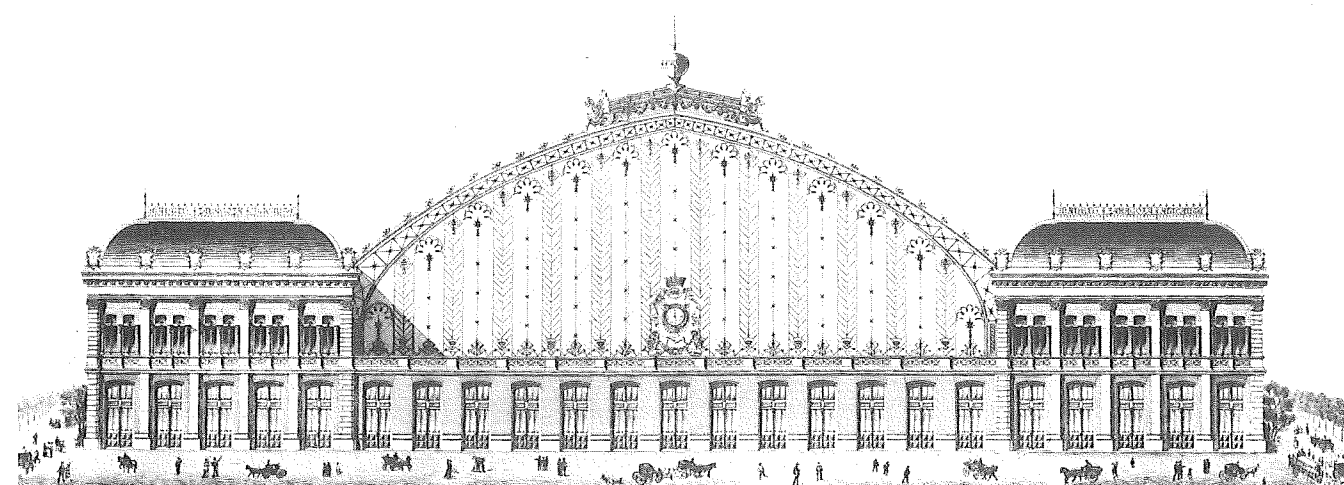


Atocha: Sección transversal del Proyecto de Gerardo de la Puente (1883).

ESTACION DEFINITIVA DE MADRID ATOCHA

FRENTE DEL EDIFICIO DE VIAJEROS.

Escala de 1/100 metros



Proyecto definitivo firmado por Alberto de Palacio en Madrid, el 1 de diciembre de 1888. (Superior.)

Montaje de la primera forma del Proyecto Definitivo (1888). Bajo ella, la modesta armadura del antiguo embarcadero. (Inferior.)

⁶ P. Madoz, *Diccionario Geográfico*, tomo X, Madrid, 1847, p. 557.

⁷ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 8.741.

⁸ *Vid.* nota 4, p. 185.

desde los andenes que quedarán a uno y otro lado. Cada uno de estos porches tendrá dos vías, a saber: una para el movimiento de carruajes y otra para el servicio de locomotoras con las correspondientes plataformas, así para éstas como para aquellos»⁶.

La sencillez del diseño era compartida con la modestia de los materiales empleados, siendo las cubiertas de madera objeto de un incendio fortuito, en 1863, que afectó gravemente al edificio. Ello obligó a pensar en una nueva estación (R. O., 15 mayo 1863), si bien la Compañía presentó tan sólo un proyecto de nueva cubierta de hierro sobre apoyos de fundición.

Un año más tarde (1 julio 1864) se presentaba la memoria de dicha armadura, proponiendo la contrata de la obra con la casa constructora Parent y Schaken⁷, que, además de su participación en otras estaciones españolas, sería especial-

mente conocida en Madrid por su intervención en el desaparecido Viaducto sobre la calle de Segovia⁸. Esta combinación, de dos porches albergando dos vías cada uno y una nave intermedia con cubierta de hierro para proteger las nuevas vías que estuvieron al descubierto, subsistió hasta 1891 en que se derribaron para dejar paso a la estación que hoy conocemos.

En los cuarenta años que median entre la inauguración de la primera estación (1851) y la terminación de las obras de la actual (1892) se produjeron algunos hechos importantes, tales como la construcción del edificio de Administración Central y toda una serie de proyectos que antecedieron al definitivo.

En cuanto al edificio de la Administración Central de la Compañía hay que resaltar su conexión respecto al de la estación, ya que, en 1858 se construyó inmediatamente delante de la menciona-

da U y con la fachada principal mirando a Madrid, de tal manera que su imagen se confundía y, a nuestro entender, suplantaba intencionadamente el papel de fachada de la estación, que quedaba en un nivel inferior, escondiendo su pobre fisonomía. El tratamiento del cuerpo bajo, que recuerda a las sencillas estaciones intermedias de los años 50, el reloj en alto, etc., inducen a pensar en el verdadero papel arquitectónico jugado por la sede de las oficinas de la Compañía de M.Z.A.

Ahora bien, a raíz del auge cobrado por la explotación pronto este mismo edificio-cabeza de estación resultó ser insuficiente, por lo que hacia 1865 se levantó un soberbio bloque que, a su vez, ocultaba al anterior. Su traza resulta ser absolutamente francesa y sería un buen testigo del influjo francés observado en Madrid en los últimos años del reinado de Isabel II, donde los huecos, paramen-

tos, cadenas y, sobre todo, las inconfundibles mansardas señalan de modo indudable su origen. Curiosamente este edificio subsiste pese a haberse derribado para dar paso a los nuevos proyectos que, desde 1883, urgían la ampliación del edificio de la estación hacia Madrid, ocupando precisamente los solares de los edificios de oficinas de 1858 y 1865. En efecto, en 1890 se empezó a levantar de nuevo el edificio de oficinas en la avenida Ciudad de Barcelona, siguiendo el mismo proyecto de 1865 e incluso aprovechando cantería y otros materiales de aquél. Junto a él y en la misma fecha se construyeron otros bloques análogos, unidos entre sí por un paso elevado, que son el mejor exponente físico del auge alcanzado por la Compañía M.Z.A. en el último decenio del siglo.

El año de 1883⁹ representó en la historia interna de la estación de Atocha, la posibilidad de su transformación en una

⁹ Con anterioridad a esta fecha consta que, al menos entre 1878 y 1880, se hicieron otros proyectos de estación definitiva, pero que no llegaron a presentarse (A.G.A.-M.O.P.U., leg. 12.156). En ellos se atendían a las condiciones impuestas por la Dirección General de Obras Públicas el 11 de enero de 1876.



Atocha: Detalle del Remate de la Fachada Principal.



Atocha: Fachada Principal a finales del siglo XIX.

¹⁰ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 12.156.

terminal de gran porte, análogo al de otras estaciones europeas, al mismo tiempo la insuficiencia de sus instalaciones no estaba en consonancia con el crecimiento de la red que exigía un mayor y más complejo servicio. A esta reflexión coadyuvó la actividad del gobierno que por una Real Orden, de 17 de octubre de 1883, emplazaba a la compañía M.Z.A. a presentar un proyecto definitivo. Desde esta fecha hasta la de 9 de febrero de 1889, en que se entregó el proyecto final, se barajaron varias soluciones que si bien coincidían en parte en el emplazamiento, acercándose hacia la glorieta de Atocha, su definición arquitectónica distaba mucho unas de otras. Así, entre el proyecto firmado por Gerardo de la Puente, en 1883, y el que presenta Alberto de Palacio, en 1888, hay un abismo a favor del segundo, tanto por su concepción general como por el tratamiento de detalle y materiales.

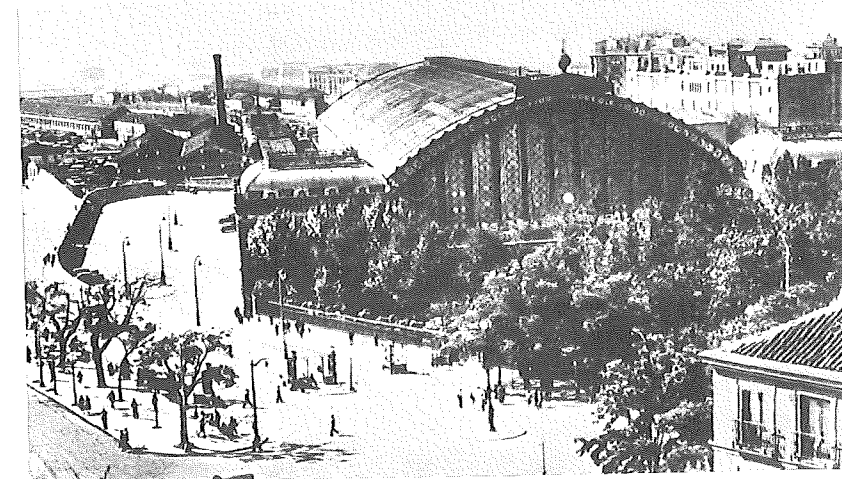
Gerardo de la Puente, que había al-

canzado el título de arquitecto en la Escuela de Madrid en 1875, presentó el primer proyecto de una estación monumental para la ciudad, pero su imagen de la estación como arquitectura se nutre de elementos muy tradicionales, ensayados en tipologías edilicias muy distintas, como lo es el arco de medio punto en escalas diversas, huecos termiales, etc., todo ello dentro de un sistema fuertemente reiterativo de ritmos análogos, dejándose sentir de forma especial en las fachadas largas, tanto internas como externas. Curiosamente de la Puente intentó hallar un lenguaje industrial, o al menos que se le aproximara, tratando de «acusar con grandes vanos las necesidades especiales de la construcción que imprimen un sello característico a los edificios industriales modernos...», a ello contribuye el empleo del hierro en la nave central¹⁰. Con todo hay una evidente falta de unidad en el proyecto donde, por ejemplo, se ensambla el pabe-

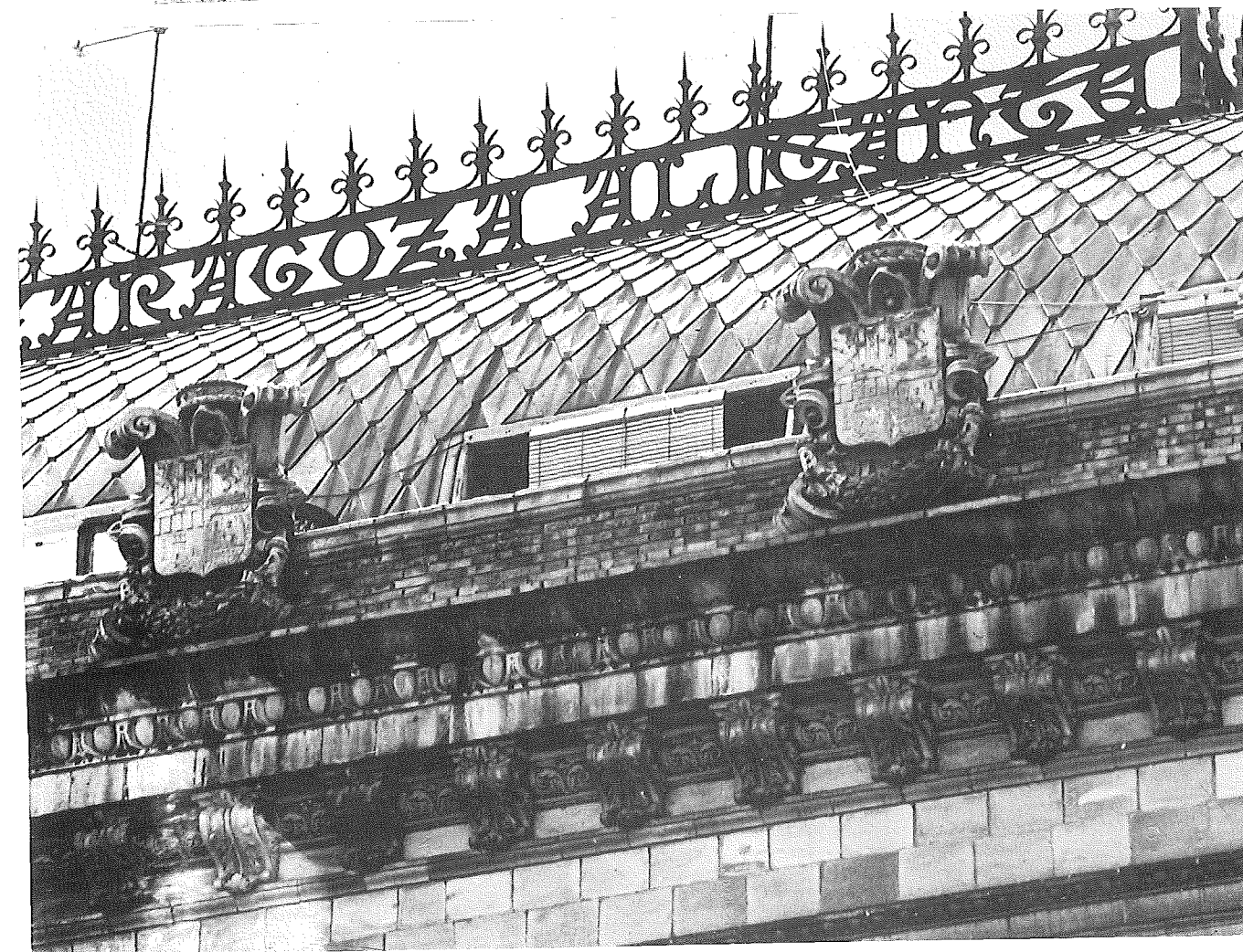
Atocha: Detalle de uno de los Pabellones de Flanqueo en la Fachada Principal.



Atocha: Vista General de la Gran Nave.



Detalle del Cornisamento y Remate de uno de los Pabellones Laterales.



¹¹ Vid. nota anterior.

¹² A.G.A.-M.O.P.U., leg. 9.486.

llón de oficinas, de una tipología que responde más a un edificio de vivienda, al pretendido edificio industrial. Asimismo, la estación carecía de una fachada hacia Madrid, por lo que desempeñaría el papel de tal el citado edificio de la Administración de la Compañía de 1865, que luego se trasladó a la Avenida Ciudad de Barcelona. De este modo contamos con elementos diversos no integrados como son: el edificio de Administración, el Pabellón de oficinas, los edificios de salida y llegada y la gran cubierta de hierro, cuyas dimensiones serían cuarenta y ocho metros de luz por ciento setenta y cuatro de largo. El sistema de esta montera, una vez desechado el sistema Polonceau, y las armaduras curvas de charnela, sería el de «arcos de hoz o doble parábola». Estas y otras características del proyecto de Gerardo de la Puente se sometieron a la censura de «distinguidos ingenieros» de París, que dieron el visto bueno a la solución presentada¹¹.

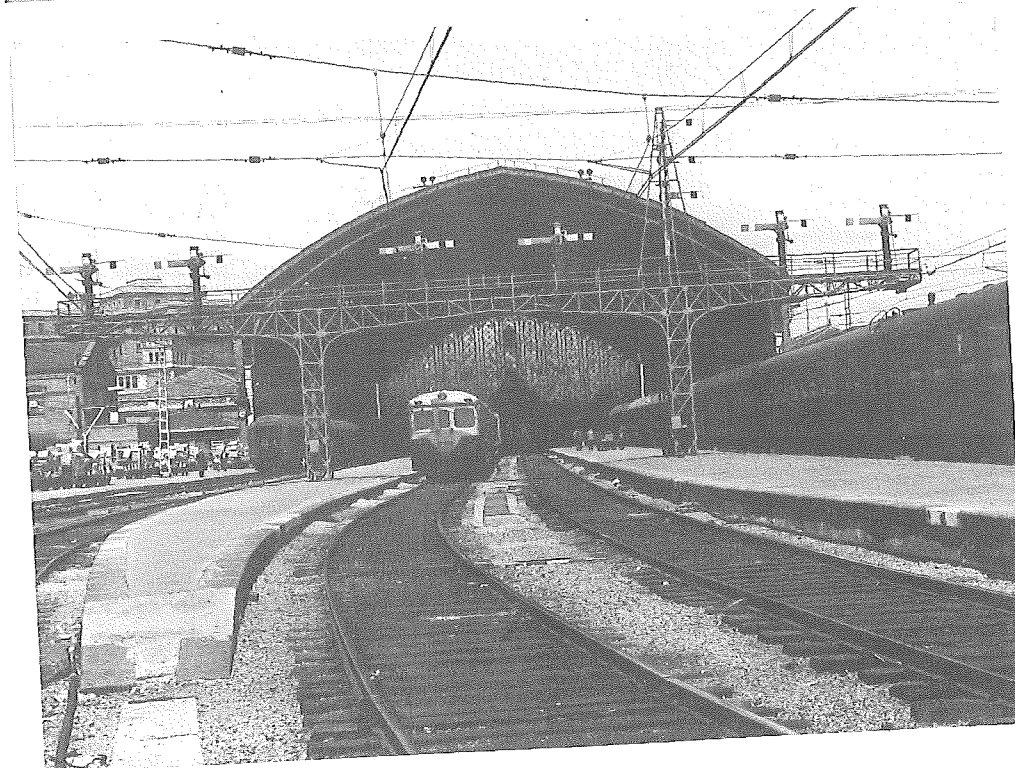
Sin embargo, y a pesar de que este proyecto llegó a aprobarse por el gobierno, según R. O. de 17 de octubre de 1883, como dicha aprobación llevaba unas prescripciones, el proyecto de Gerardo de la Puente quedó arrinconado, y la Compañía M.Z.A. preparó durante unos cinco años el que finalmente saldría adelante, poniendo así de manifiesto el empeño de la Compañía en «dotar a Madrid de una Estación de primer orden y proporcionada, por su suntuosidad, a la capital del Reino»¹². Este proyecto fue finalmente presentado el 9 de febrero de 1889 y una R. O. de 5 de marzo de 1890 lo aprobaba aunque con algunas prescripciones, de éstas la más importante era la exigencia de aumentar en 25 metros el largo de los andenes cubiertos.

A su vez, el también definitivo asiento de la estación exigía el derribo del edificio de la Administración de la Compañía así como la desaparición de los jardines contiguos, ya que el mayor desarrollo de los andenes obligaba a que este

Atocha: Detalle de uno de los pabellones laterales (izquierda). Fachada lateral de salidas (derecha).



Atocha (arriba izquierda): Faldón de la fachada principal desde el interior. (Arriba derecha): Fachada interior del cuerpo de llegadas. (Abajo): Boca de salida de la gran nave.



¹³ M. P. González Yanci, *ob. cit.*, p. 85.

¹⁴ L. Pueyo, «El arquitecto bilbaino Alberto de Palacio», *Arquitectura*, 1966, núm. 87, pp. 7-20. D. Fullaondo, «Alberto de Palacio», *Nueva Forma*, 1968, pp. 87-97.

¹⁵ L. Tejera y Maguin, *Puente transbordador sistema Palacio...*, Madrid, 1896. P. Dávila, «Un prestigioso e ilustre inventor y arquitecto bilbaino, don Alberto de Palacio, verdadero autor del Puente de Vizcaya», *Obras*, 1966, núm. 107, pp. 32-35.

crecimiento se hiciera en dirección a Madrid, lo cual beneficiaba a los usuarios acortando los trescientos metros que separaban a la antigua estación de la que hoy llamamos glorieta de Atocha.

Este desplazamiento del edificio de la estación chocaba con dos inconvenientes que si bien se resolvieron desde el punto de vista técnico, uno de ellos marcaría a la estación para siempre. Nos referimos a la plataforma de la construcción que de seguir el nivel de la antigua se hallaría a unos diez metros por debajo del de la Glorieta de Atocha. Ello se subsanó, en parte, fijando una cota de sólo cuatro metros cuarenta y cinco centímetros, que era lo que permitía la nivelación de la instalación viaria. Con todo la estación de Atocha quedó para siempre hundida respecto a su entorno, situación que se agrava con los actuales pasos elevados, los cuales han obligado, por ejemplo, a situar el reloj de la estación varios metros por encima del anterior con el fin de que pueda verse. Esta desconexión del edificio con relación a sus accesos y arquitectos colindantes ha hecho menguar la estima de muchos hacia esta soberbia estación. El segundo problema que se resolvió, esta vez sin dejar señales, fue la construcción del edificio sobre el importante Arroyo Carcabón, cuya alcantarilla cruza en oblicuo por debajo de la estación.

La tipología de la estación es sencilla: una gran nave, en acero, que cubre vías y andenes cerrada por un extremo, y dos edificios, paralelos a la citada nave, con los servicios de salida y llegada. Tanto la gran estructura como los edificios de fábrica son independientes entre sí, es decir, la cubierta tiene sus propios soportes al margen del comportamiento de los edificios. Frente a lo ocurrido en Delicias y Norte, aquí se deja sentir la marcada personalidad del arquitecto español Alberto de Palacio (1856-1939), a quien se debe una de las obras más acabadas dentro del rico panorama de las estaciones españolas, para la que supo lograr una expresión arquitectónica propia, al margen de los lenguajes miméticos y foráneos que muestran las otras dos estaciones madrileñas.

En Palacio se aunaban la sensibilidad del arquitecto y la preparación técnica del ingeniero, lo cual facilitó grandemente la fusión de la obra arquitectónica con la magnífica estructura metálica. Si bien para esta última se ha dado el nombre del ingeniero Saint James¹³, como autor del cálculo de la estructura, no debió de estar muy lejos Alberto de Palacio, ya que no se puede olvidar su familiaridad con el hierro, su capacidad de iniciativa, y las aventuradas propuestas que rozan la utopía¹⁴. Baste recordar que tras este proyecto para la estación de Atocha, Palacio hizo realidad el Puente de Vizcaya, entre Portugalete y Las Arenas¹⁵, que pasa por ser el primer puente transbordador del mundo.

Palacio tenía ultimada y dibujada la estación de Atocha el 1 de diciembre de 1888, es decir, con anterioridad a la colosal Galería de Máquinas de Dutert y Contamin para la Exposición Universal de París de 1889. Ello es importante porque si bien Atocha recuerda formalmente la Galería de Máquinas, en modo alguno está inspirada en ella, ya que se anticipa, en su forma de casco de nave invertido, al proyecto de Dutert y Contamin. No obstante nada tiene que ver el nuevo sistema inventado por éstos, a base de dos semicuchillos articulados, con la rigidez del sistema De Dion que todavía utiliza en Atocha Alberto de Palacio. De algún modo podría decirse que la estación de Atocha es una de las experiencias límite que se han hecho por el procedimiento de Dion, si bien con formas curvas. Los pocos más de cuarenta y ocho metros de luz y casi veintisiete de altura, más los ciento cincuenta y dos de largo que tiene la férrea cubierta apoyando en diez cerchas, sin tirante alguno, dan a su interior un carácter épico. Los siete mil cuatrocientos treinta y ocho metros cuadrados que cubría esta armadura, sin apoyos intermedios de ningún tipo, proporcionaron a Madrid un ámbito de magnitud desconocida hasta entonces.

Si se compara con la citada obra de Dutert y contamin, nuestra estación de Atocha resulta modesta a todas luces, pues la Galería de Máquinas de 1889 cobijaría holgadamente cinco estaciones

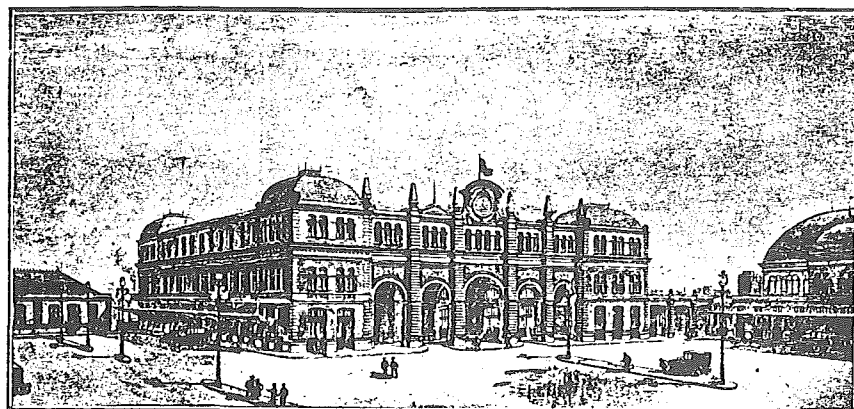
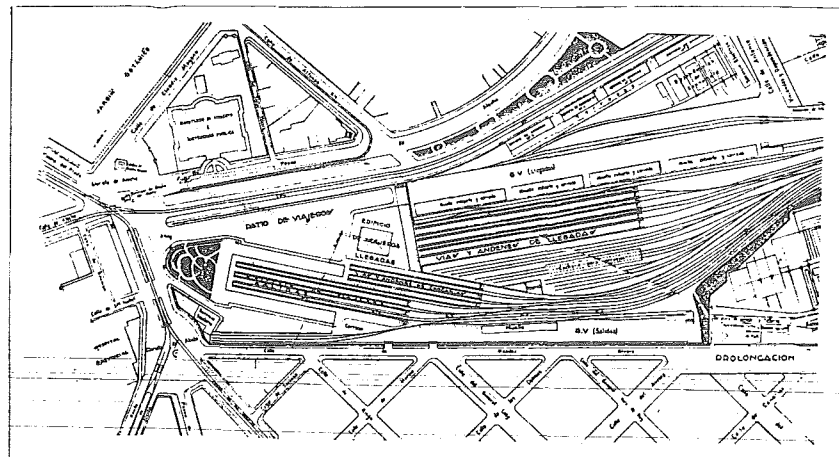
como la nuestra. Pero si volvemos la mirada hacia las estaciones de ferrocarril en Europa en aquel momento podremos observar con sorpresa que el ancho de las naves de las estaciones de Berlín no sobrepasan los treinta y ocho metros, como ocurre con la mayor de ellas que en aquel momento era la del Ferrocarril de Berlín a Lehr. En Viena, la estación del emperador Fernando (línea del Danubio) contaba con una nave de sólo treinta y seis metros. De las estaciones de París era la del Este la de mayor anchura de naves con una de treinta metros de luz, pues la nueva estación del Norte si bien contaba con sesenta y nueve metros eran a repartir entre tres naves. La nave, nuestra estación de Atocha, era asimismo más ancha que la de cada una de las tres de la estación de Paddington, en Londres, o de la estación del Norte de esta misma ciudad. Así, aunque sólo fuera por este hecho cuantitativo que a su vez revelan un gran esfuerzo cualitativo en el

riesgo y cálculo de la estructura, la estación de Atocha debiera figurar entre las obras de mayor interés dentro de la arquitectura de las estaciones europeas. Si Atocha hubiera prolongado la gran carena, como le exigiera el gobierno, hubiera podido ser uno de los ejemplos notables de la arquitectura industrial del siglo XIX. Sin embargo, tanto por razones económicas como por imperativos técnicos y topográficos —la presencia de la primitiva estación, la pronta curva iniciada por el trazado de las vías—, no pudo dársele el desarrollo deseado resultando así menor que todas las estaciones anteriormente citadas, con excepción de la del Este de París, de solo ciento cuarenta y cinco metros de longitud.

La Compañía M.Z.A. alegó además en favor de esta solución «corta», sobre el desarrollo de las naves, la conveniencia de dejar fuera de ellas a la máquina «para no cegarlas de humo», al tiempo que «ni siquiera de la aplicación de las

Atocha (izquierda): Detalle de los apoyos de la armadura. (Derecha): La gran armadura preparada en Bélgica.





Atocha (arriba): Planta general, incluyendo el proyecto de un nuevo edificio de viajeros destinado a llegadas.

(Abajo): Proyecto de un nuevo edificio de viajeros destinado a llegadas, posiblemente debido también a Alberto de Palacio (¿1920?).

más elementales reglas de la estética salen bien libradas las naves de extensión extraordinaria, pues, de conformarse con aquéllas, habría de concederse una elevación y una anchura desmesuradas»¹⁶. Asimismo se recordaba que la composición media de los trenes de viajeros era de trece unidades, por lo que ocuparía tan sólo la mitad del largo de la nave, «salvo en los casos excepcionales de días de feria o de transporte de tropa»¹⁷, siendo suficiente en estos casos el establecimiento de una marquesina que proteja los andenes de entrevía.

Para la ejecución de la obra metálica se abrió un concurso que el consejo de Administración de la Compañía resolvió en favor de la Société Anonyme de Construction et des Ateliers de Willebroeck,

con sede en Bruselas. Esta casa belga estaba entonces dirigida por el ingeniero Leopold Valentin, que desplazó a Madrid al también ingeniero de Willebroeck Leon Beau para dirigir el montaje de la armadura, que exigió un gigantesco andamio de madera nunca visto entre nosotros.

En uno de los extremos, la carena va cerrada con una cortina «cuyo esqueleto lo forman hierros moldurados de sencillo y elegante dibujo, cubriendo los espacios libres con cristalería deslustrada». Se trata de la fachada que mira a Madrid, donde Alberto de Palacio, lejos de ocultar la realidad férrea, supo tratarla con acierto, hasta el punto que los pabellones extremos y el cuerpo bajo que alberga las salas de espera se convierten en marco arquitectónico que realza la gran carena. En lo alto aparece rematada por un elemento, que de algún modo anuncia la «lumbre» que ilumina desde lo alto el interior a modo de espina, flanqueado por dos feroces grifos y en el centro una bola del mundo con el correspondiente pararrayos. En la vertical, y abajo, el antiguo reloj que desgraciadamente ha caído en desuso, suplantado por otro mal colocado y de peor diseño.

La arquitectura de los pabellones extremos, así como de los dos edificios de salida y llegada, responde a un mismo tratamiento a base de fábrica de ladrillo ordinario, revestido con ladrillo fino y prensado procedente de Ariza, zócalos e impostas y parte del entablamento de granito de Berrocal, columnillas de fundición en el piso alto y en cerámica todo aquello que responde a formas escultóricas como capiteles, escudos, etc., incluyendo también en este material las pilas tras fajeadas con dibujos rayados y granulados. Los capiteles ostentan el inequívoco signo del progreso que trae consigo el comercio: el cadúceo de Mercurio.

Los escudos que aparecen sobre una rica cornisa de motivos clásicos, muestran en sus cuatro cuarteles los emblemas heráldicos de Madrid, Zaragoza, Alicante y Sevilla.

El interior, más sencillo, responde al mismo ordenamiento externo, si bien los huecos de la planta principal son simples

huecos de luz abiertos por encima de la planta única de los edificios de salida y llegada. La fachada principal llevaría a los pies un discreto jardín inglés que, aunque modificado, todavía subsiste.

El conjunto de la estación, terminada en 1892, impresionó a los críticos y cronistas de la época que no dudaron en saludarla como «uno de los más bellos monumentos en su género, de la España moderna»¹⁸.

Posteriormente necesidades hicieron pensar, hacia 1920 aproximadamente, en una ampliación y separación de servicios, proyectando un edificio aparte para la llegada de viajeros, que se situaría al fondo del llamado patio de carruajes. Si bien no se llegó a construir, resulta de interés comprobar el mantenimiento de la imagen arquitectónica fijada por Palacio en la estación de Atocha y que inclina a creer en la propia intervención.

¹⁸ E. Martínez de Velasco, «Madrid. La nueva estación de Madrid-Atocha», *La Ilustración Española y Americana*, 30 de enero de 1891, núm. IV, p. 59.

c) Norte



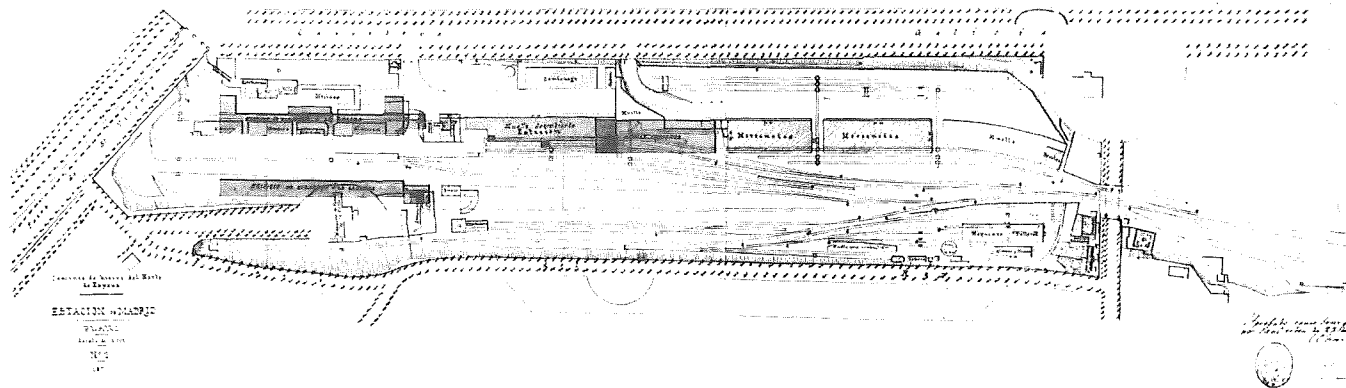
Norte: Vista general, en primer término la antigua carretera de Galicia. Al fondo, el Palacio Real.

El emplazamiento de la estación del Norte, o de Príncipe Pío, fue objeto de una larga discusión entre quienes veían las limitaciones del lugar aprobado por la Real Orden de 19 de diciembre de 1857, y aquellos que apoyaban la sanción real. En efecto, la localización entre el río Manzanares, la cuesta de San Vicente —que aún conservaba la puerta monumental de Sabatini—, los fuertes

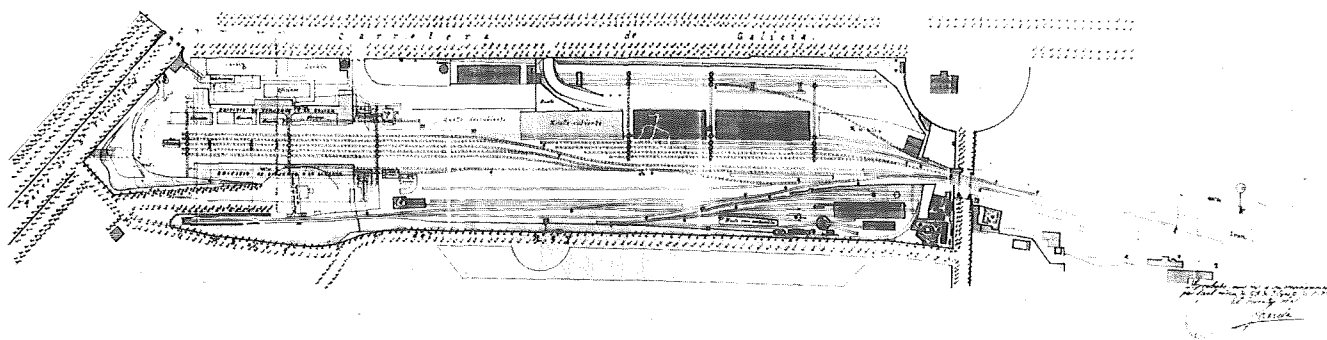
desniveles de la montaña de Príncipe Pío y la ermita de San Antonio de la Florida limitaban desde el comienzo cualquier posibilidad de ulterior crecimiento. La prueba de que se debatió profundamente esta cuestión, donde además abundaron otras razones como su entonces alejamiento del centro de la ciudad, estriba en que hizo falta una nueva Real Orden de 27 de noviembre de 1876, que zanjara

¹⁶ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 9.486.

¹⁷ Vid. nota anterior.

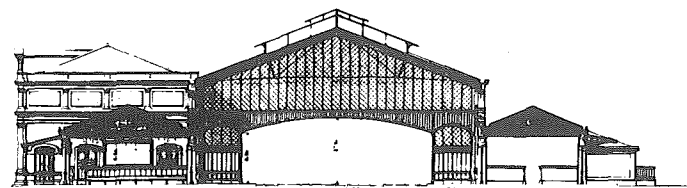


Norte: Proyecto de emplazamiento definitivo sobre las anteriores instalaciones provisionales (1871).

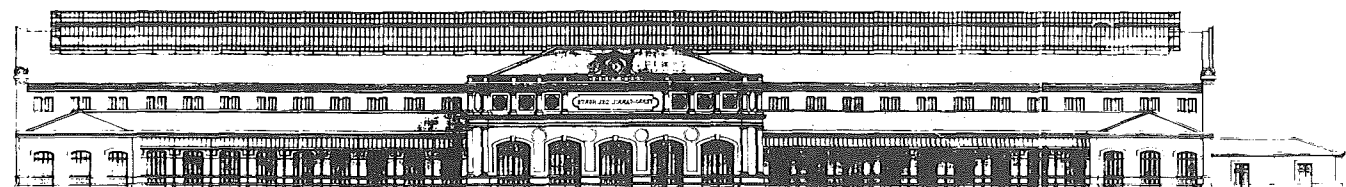


Norte: Organización definitiva de las vías en función de los nuevos edificios proyectados (1877).

Norte: Sección y alzado del primer proyecto (1877).



Sección y alzado del primer proyecto (1877).



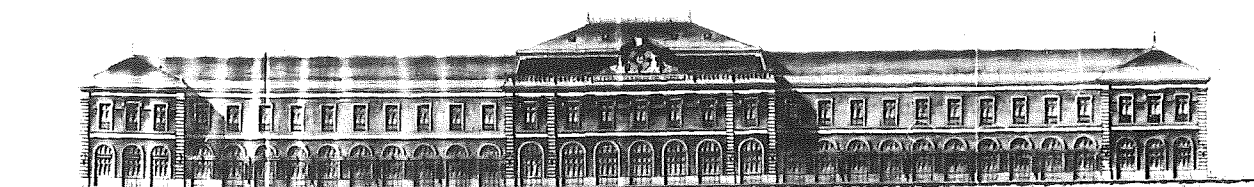
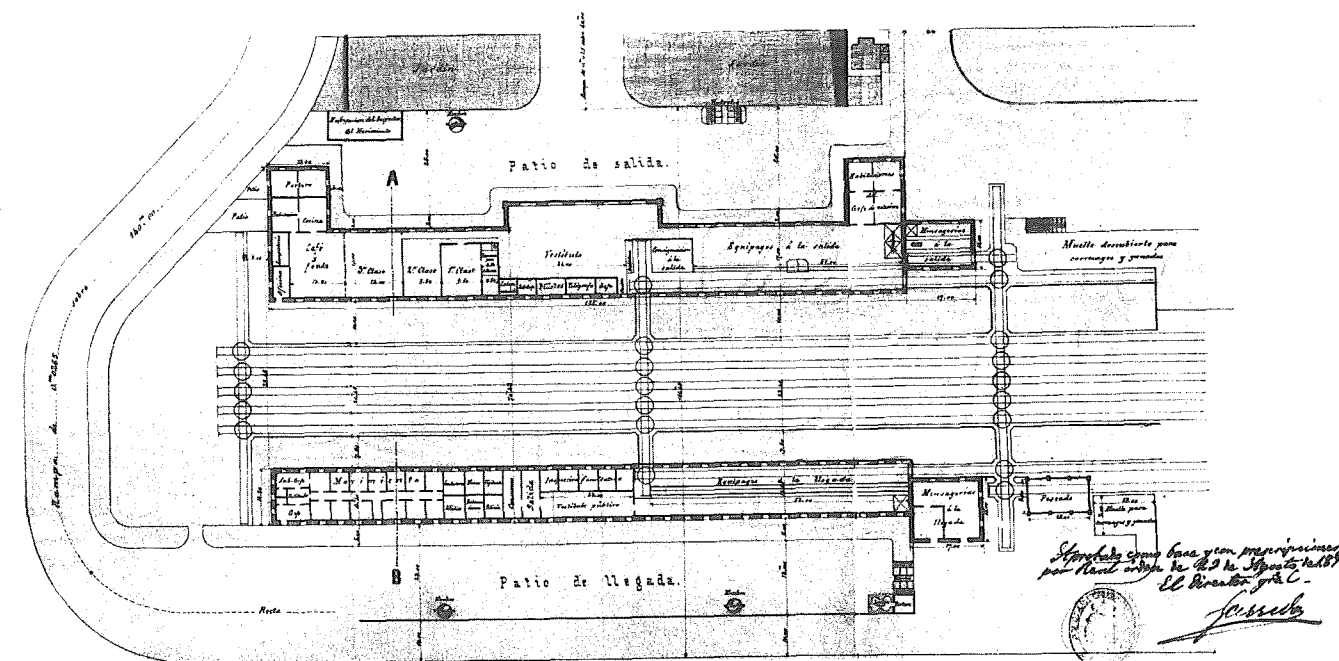
definitivamente la cuestión. De este modo se eliminaron algunas propuestas que, como la de su posible ubicación en la zona alta de la Montaña de Príncipe Pío o en Vallehermoso¹, habían sido favorablemente informadas por los propios ingenieros e Inspección del gobierno². Al mismo tiempo, durante estos años la compañía de Ferrocarriles del Norte conoció situaciones muy críticas, como las que atravesó el propio país, que no pudieron superarse hasta terminar la última guerra carlista que, por otra parte, había impedido definitivamente la explotación del tramo comprendido entre Miranda de Ebro e Irún. Todo ello unido no dejó pensar en la estación de cabeza definitiva, que sustituyera a las instalaciones provisionales con que contaba la estación desde que se abrió al público el primer tramo de la línea, entre Madrid y

El Escorial. Aquellas construcciones, aisladas unas de otras, albergaban oficinas, almacenes, muelles, talleres, etc., todo con un carácter disperso y sin interés arquitectónico ni constructivo, que representaban la etapa inicial de la estación, etapa que se prolongó más de lo que la «Compañía de los Caminos de hierro del Norte» y Gobierno hubieran deseado.

Entre las causas que más retrasaron la construcción del nuevo edificio hubo una que involucraba al Ayuntamiento de Madrid afectando al mismo tiempo a uno de los servicios más vitales de la población: el abastecimiento de agua. En efecto, Madrid vio crecer espectacularmente el número de sus habitantes bajo el reinado de Isabel II y ello agravó algunos problemas como el del abastecimiento de agua que no podían satisfacer ya los

¹ A. Fernández de los Ríos, *El futuro Madrid*, Madrid, 1868, p. 189.

Norte: Planta detallada del primer proyecto (1877).
(Abajo): Proyecto definitivo (1879). Fachada exterior del edificio de salidas.



² Anónimo, «Estación del ferrocarril del Norte», *Revista de Obras Públicas*, 1880, núm. 11, p. 121.

³ A. Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid*, Madrid, 1876, pp. 402-403.

cuatro grandes viajes que surtían desde antaño a la ciudad. Las obras del Canal de Isabel II que iba a solucionar el problema, con la traída de las aguas del Lozoya, requería sin embargo un tiempo de ejecución al que no se podía esperar, pues tanto por el deterioro de las viejas cañerías, como por las sequías estivales, se veía seriamente amenazado el abastecimiento.

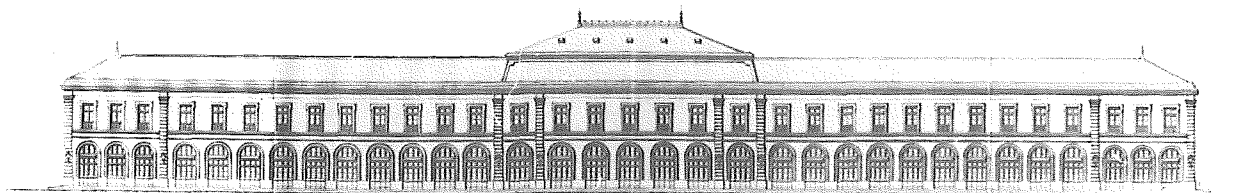
Como solución de emergencia, y al tiempo que se habían empezado las obras del Canal, se hicieron los primeros trabajos, en 1852, para traer las aguas de la fuente de la Reina, que se hallaba en las inmediaciones de el Pardo, y distribuir las a la población desde una «Casa de Bombas» que se encontraba en los terrenos de la actual Estación del Norte. Desde aquí, y con dos máquinas de vapor que se trajeron de Escocia, se pudo elevar el agua a la población de tal modo que a finales de 1855 el agua llegaba a

las nuevas fuentes de hierro fundido de las plazas de San Marcial, Capuchinas, Celenque, Consejos, Encarnación, así como a las viejas fuentes de la plaza de Santa Cruz, de la Cebada, Puerta de Moros, Fuentecilla de Toledo, Corrillo del Rastro, Matadero y jardines nuevos de la plaza de Oriente³.

La nueva terminal se había previsto paradójicamente, al menos desde 1871, como una estación de paso, es decir, compuesta por dos bloques paralelos a un lado y a otro de las vías, pero sin cerrar para formar la U que parece exigir una estación de cabeza de línea. Cada uno de aquellos bloques respondía a una elemental separación de funciones que es constante en la organización general de las estaciones, a saber, el edificio de salida de viajeros y el de llegada, ambos con sus correspondientes «patios». Adelantemos aquí que pese a haberse proyectado desde el comienzo ambos edificios, unidos entre sí por la gran montera de hierro y cristal, en la estación del Norte tan sólo llegó a ser realidad el edificio de salida, ya que la mencionada «Casa de bombas» o «Casa de Máquinas de Vapor de la Villa» se hallaba justamente en el lugar que debía ocupar el patio y edificio de llegada. Es decir, se encontraba entre las vías y la línea de circunvalación inmediata el paseo del Rey, pese a que la citada Real Orden de 27 noviembre 1876 había determinado para siempre que allí se levantara la estación definitiva, y que por otra de 23 de agosto de 1877 se aprobó «con prescripciones» su organización general. Lo cierto es que en 1880 todavía seguía en pie la «Casa de Bombas», cuando ya habían comenzado las obras del edificio de salida. Se produjo así un desfase inicial que de hecho acabaría eliminando dicho edificio y forzando al de salida a

Norte: Vista general a finales del siglo XIX.

(Abajo): Proyecto definitivo (1879). Fachada interior del edificio de salidas.



desempeñar la función de llegada. De este modo nuestra estación del Norte nació coja y sólo la obra llevada a cabo en el primer cuarto de nuestro siglo intentaría paliar con dificultad aquella situación.

A juzgar por una memoria del anteproyecto, que data de 1873⁴, la estación quedó fijada muy pronto en sus líneas generales, de tal modo que desde entonces hasta el edificio que hoy vemos tan sólo ha variado sustancialmente el tratamiento dado a los alzados. Allí se fija la longitud de la estación, con 155 metros, la luz de la gran cubierta de hierro y cristal, cuyas formas tendrían una anchura de 40 metros, la distribución y uso de los edificios de salida y llegada, que contarían cada uno de ellos con un cuerpo central y alto y dos alas más bajas que rematarían en dos pabellones extremos de mayor altura. Esta distribución de volúmenes tiene antecedentes tipológicos en muchas estaciones francesas, de la que la del Norte es hija, pero digamos igualmente que es una disposición muy común ya en la arquitectura del siglo XVIII y que con frecuencia se encuentra asimilada a soluciones de desarrollo lineal,

como cuando, por ejemplo, se necesita apoyar en forma paralela un eje urbano, según vemos en el Museo del Prado, en el actual Museo de Ciencias Naturales, en edificios de Exposiciones como el llamado Pabellón de Velázquez, etc.

En 1877 fueron aprobadas la primera planta y alzados que hoy conocemos, permitiéndonos ver con detalle la distribución general de los edificios de salida y llegada. El primero tenía un tratamiento de honor, un acceso desde la que se llamaba carretera de Galicia —hoy Paseo de la Florida—, con unos jardincillos en el patio, y constaba de una planta única en la que estaba el gran vestíbulo central con el despacho de billetes, las salas de espera para primera, segunda y tercera clase, mensajería, equipajes y consigna, así como el café y fonda en un extremo y en el otro pabellón opuesto la vivienda del jefe de estación. El edificio de llegada contaba con un pequeño vestíbulo público y una serie de pequeñas dependencias además de aquellas correspondientes a equipajes y mensajería.

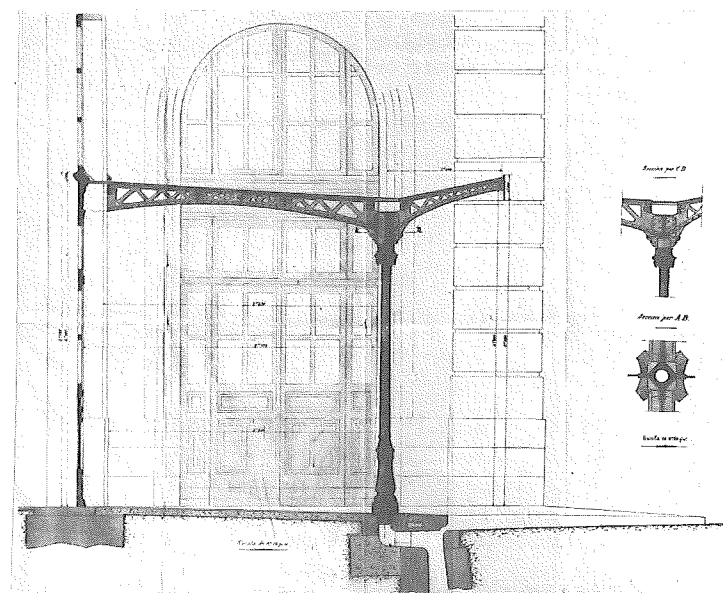
Aunque ambos edificios se hallaban unidos por la cubierta de hierro y cristal, también tenían un nexo a través de las

⁴ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 8701, «C.C.H.N.E. Anteproyecto de la estación definitiva de Madrid».

Fotpla, Castañeira, Alvarez y Levenfeld.-Madrid
562, MADRID — Estación del Norte



Norte: Pabellón Central.

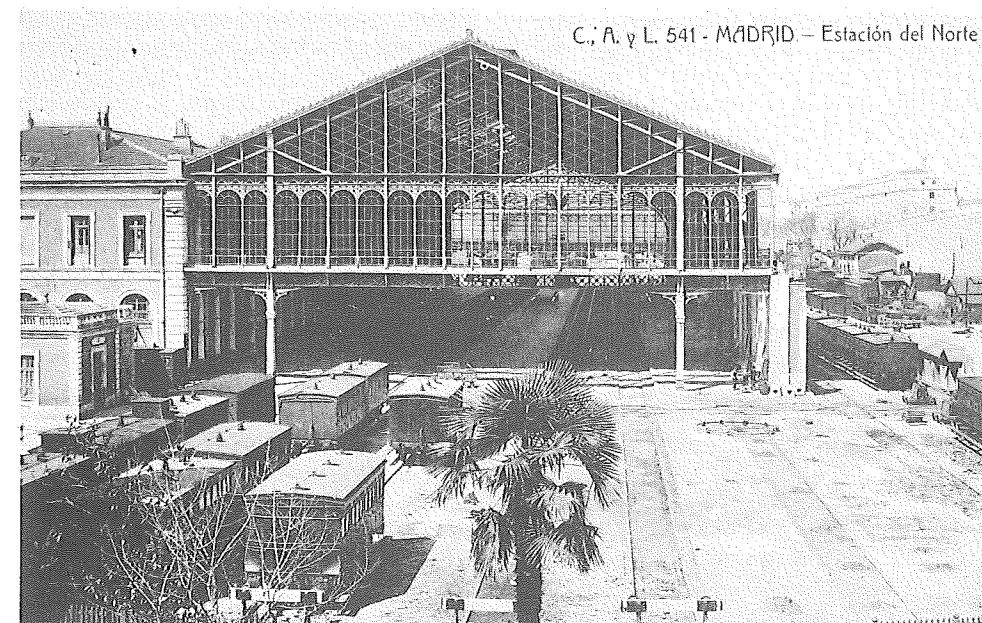
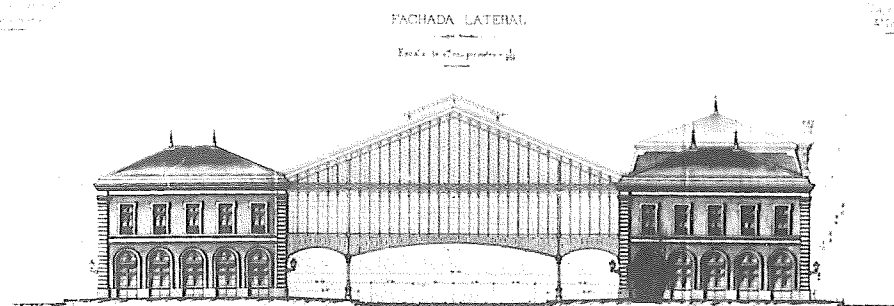


vías que cortaban perpendicularmente a las cinco dispuestas en paralelo a dichos edificios. Ello permitía un movimiento de las unidades, hoy imaginable, que por medio de baterías de placas giratorias podían pasar de la vía de llegada a la de salida, viceversa, formación de trenes en las vías intermedias, etc., haciendo la observación de que las unidades entraban en ambos edificios para efectuar la carga y descarga de equipajes y evitar así el movimiento de éstos por los andenes de viajeros sobre carromatos como ocurre en la actualidad.

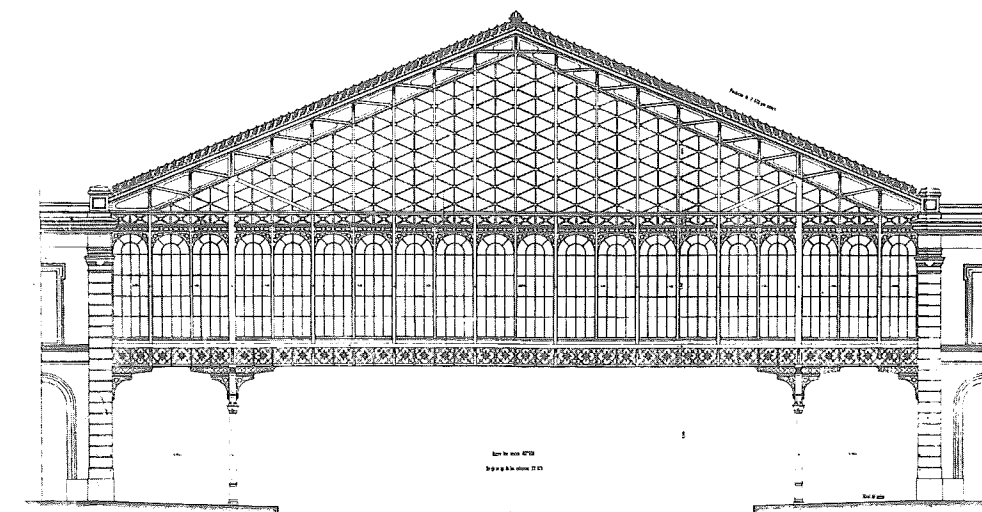
El hecho de contar con una planta única permitía abrir, por encima de ella, una línea de huecos que contribuyera a iluminar aun más la zona cubierta por la armadura de hierro. Si a ello se suma que los dos frentes menores de la armadura eran abiertos en la parte baja para el paso de los trenes, y calados en la zona alta, quedaban así resueltos dos de los problemas más importantes con los que se encontraron este tipo de las monteras, iluminar un más la zona cubierta por la armadura de hierro. si a ello se suma que muy posiblemente pudo intervenir un primer Grasset, resultaba muy anodino, de carácter eléctrico y con muy poca ambición estética. Se sitúa en un terreno que recuerda tanto la arquitectura del antiguo ingeniero militar como la del nuevo ingeniero civil, con un lenguaje expeditivo y funcional de gran asepsia que no llega a conmover.

Distinto resultada el aprobado por Real Orden de 3 de junio de 1879, que es el que se llevó a cabo, y cuya memoria está firmada por Biarez, ingeniero Jefe de

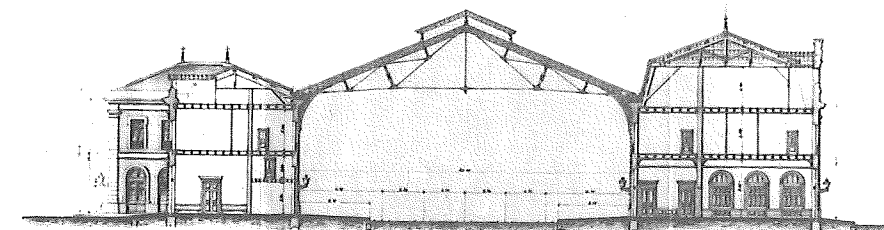
Norte (arriba): Detalle del reloj sobre el pabellón central y detalle de la marquesina de fachada. (Derecha): Proyecto definitivo (1879) con el faldón que mira hacia Irún y el edificio de llegada que nunca se llegaría a construir.



Norte: Faldón que miraba hacia el Paseo de San Vicente (finales del siglo XIX).



Diseño del faldón que miraba hacia el Paseo de San Vicente, redibujado por Grasset.



Sección transversal del proyecto definitivo (1879), a la altura del pabellón central.

⁵ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 9.483, «C.C.H.N.E. Proyecto de la estación definitiva de Madrid».

⁶ *Id.* nota anterior, fol. 23 de la Memoria.

⁷ Memoria citada en nota 6, fols. 21-22.

⁸ Anónimo, «Nueva estación del Norte, en Madrid», *La Ilustración Española y Americana*, 8 de agosto de 1882, p. 76.

⁹ S. Giedion, *Espacio, Tiempo y Arquitectura*, Barcelona, 1968, 4.^a edic., p. 275.

¹⁰ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 9483, «C.C.H.N.E. Cubierta central metálica sobre las vías colocadas entre los edificios de viajeros».

Vía y Obras⁵, y donde debió de intervenir el arquitecto francés Ouliac, además de Grasset. Dicha memoria y planos mejoran notablemente los edificios a los que, según su autor, «puede aplicárseles ahora la denominación de monumentos»⁶. En efecto, tanto el edificio de salida como el de llegada tendrían ahora planta baja y primera, realzando el pabellón central de salida con una mansarda. La unidad de sus alzados es de gran coherencia llevando huecos en arco en la planta baja y adintelados en el alta. Ambas están separadas horizontalmente por una línea que marca la altura del

forjado, mientras que verticalmente unas cadenas de piedra aseguran y perfilan la trabazón del pabellón central y cuerpos laterales. La fachada a la vía de este edificio de salida repite la misma disposición de la principal, si bien varían los materiales y su color. Textura y color que son hoy dos valores perdidos, aunque recuperables, en la fachada actual del Paseo de la Florida, ya que nunca tuvo el revoco que hoy lleva, ni el tono gris y monótono que muestra actualmente. Por el contrario, en ella predominaba el rojo de «los ladrillos escogidos, rejuntados con esmero y aparentes»⁷. Como única novedad importante en la distribución interior destaca un departamento para la familia real, compuesto de salón, gabinete y tocador. La armadura de hierro, cuyo material vino preparado de Francia y Bélgica⁸, era en cierto modo independiente del edificio, y los cuarenta metros de luz se salvaron con cuchillos Polonceau. Hubo un primer proyecto en el que los pares contaban con tres bielas o tornapuntas cada uno, todo ello convenientemente atirantado, según el conocido y viejo esquema de Polonceau. No obstante hay que advertir que los pares son verdaderas vigas armadas roblonadas así como las correas, haciendo notar al tiempo que las formas no descansan simplemente en la solera, sino que la cara inferior del par dibuja una línea curva sobre los pilares de hierro que los sustentan, recordando bastante a la solución utilizada por De Dion en la Galería de Máquinas de la reciente Exposición Universal de París de 1878⁹. La solución final adoptada en la estación del Norte, que reducía el número de tornapuntas a una sola sobre cada uno de los pares, tal y como hoy puede verse, se debe al ingeniero francés Mercier, que hizo el proyecto en 1881¹⁰. La cubierta lleva chapa ondulada ciega, con cristal, y los dos frentes menores se cerrarían con sendos faldones, de gran sencillez y belleza, que alivian su carga en dos apoyos intermedios.

Hasta mediados de 1901 no entró en funcionamiento la nueva bomba elevadora de agua de Madrid, lo que imposibilitó hasta entonces la continuación del

proyecto inicial de la estación del Norte con su edificio de llegadas. A finales de 1902 todavía el Ayuntamiento no había entregado formalmente a la Compañía los terrenos que ocupaba la vieja «casa de bombas», y para cuando se pudo ejecutar la terminación del proyecto general de la estación, que databa como se dijo más arriba de 1879, las necesidades de la línea eran muy otras y ya resultaba inútil intentar actualizar aquel antiguo proyecto¹¹.

La necesidad de aumentar el número de vías hacía imposible la construcción del nuevo edificio en aquel flanco, ya que la línea de circunvalación primero, y el muro de contención del Paseo del Rey después, no dejaban espacio para el edificio ni su patio. La solución propuesta por el ingeniero Grasset, en 1902, consistía en levantar el edificio de llegada normal a las vías, a modo de cabeza, al tiempo que alargaba el andén cubierto, dándole a la cadena de hierro y cristal una mayor longitud. Finalmente esta gran montera férrea se repetiría sobre las nuevas cinco vías propuestas, con la misma luz y altura, dando una superficie total cubierta para vías y andenes, de 15.520 m². La introducción de variaciones en el trazado de las vías, a fin de poder componer los trenes cómodamente, así como los nuevos talleres y depósitos —entre los que destaca el de máquinas con una semirrotonda capaz para veintidós locomotoras— eran otras mejoras propuestas por Grasset.

A raíz de la aprobación del gobierno de dicha propuesta, en 1903¹², se produjo una situación verdaderamente paradójica, ya que la Compañía del Norte dejó de apoyar aquél y se retractó del primer proyecto, y el mismo ingeniero E. Grasset, que había redactado aquél, presentó en septiembre de 1904 otro contrario, en el que se dice ser innecesario un nuevo edificio de viajeros de llegada, cuando el de salidas que existía era capaz para la doble función de salida y llegada, para lo cual bastaba con introducir ligeras modificaciones de distribución interior. Asimismo, frente al noble intento inicial de duplicar la gran cubierta, ésta se convertía ahora en dos naves de 13,50 m de ancho por 27 m de alto, que supone

—a nuestro juicio— una solución de muy corto vuelo para la estación término¹³.

No obstante, el gobierno obligó a la Compañía a presentar el proyecto de detalle, cosa que hizo en enero de 1906 «en cumplimiento de órdenes supremas», si bien advertía que en caso de aprobarse aquel proyecto de 1903, ante la negativa a contemplar las modificaciones propuestas en 1904 y desechadas por la R. O. de 19 de julio de 1905, a la «Compañía le será imposible hacer la explotación en las debidas condiciones»¹⁴. Para ganar tiem-

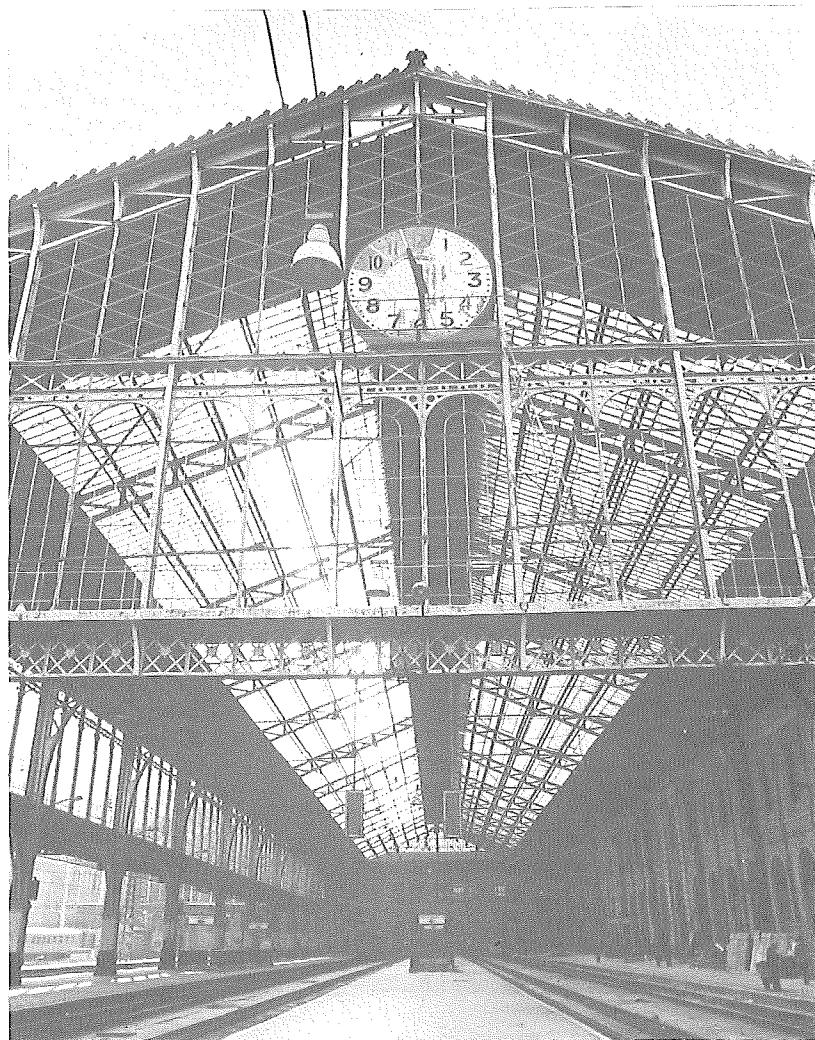
¹¹ A.G.A.-M.O.P.U., leg. 11869, «C.C.H.N.E. Estación de Madrid. Proyecto de ampliación de vías y edificios».

¹² Real Orden de 10 de agosto de 1903.

¹³ Leg. cit. en nota 11, «Nuevo proyecto de distribución de vías y edificios. 1904».

¹⁴ Leg. cit. en nota 11, «Proyecto de reformas en las instalaciones de las vías y edificios. 1906».

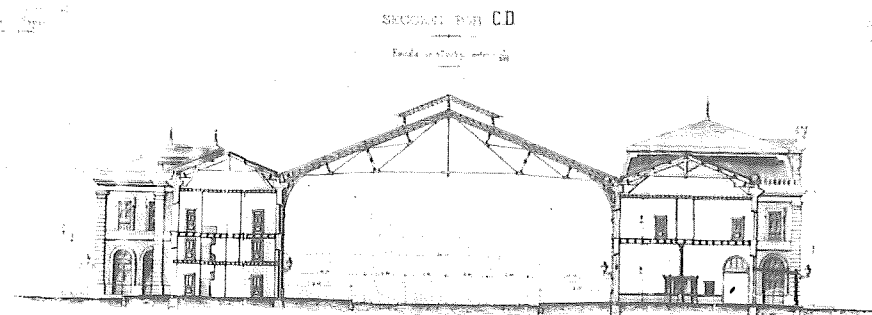
Norte: Vista general de la gran nave apoyada tan sólo en uno de sus costados.



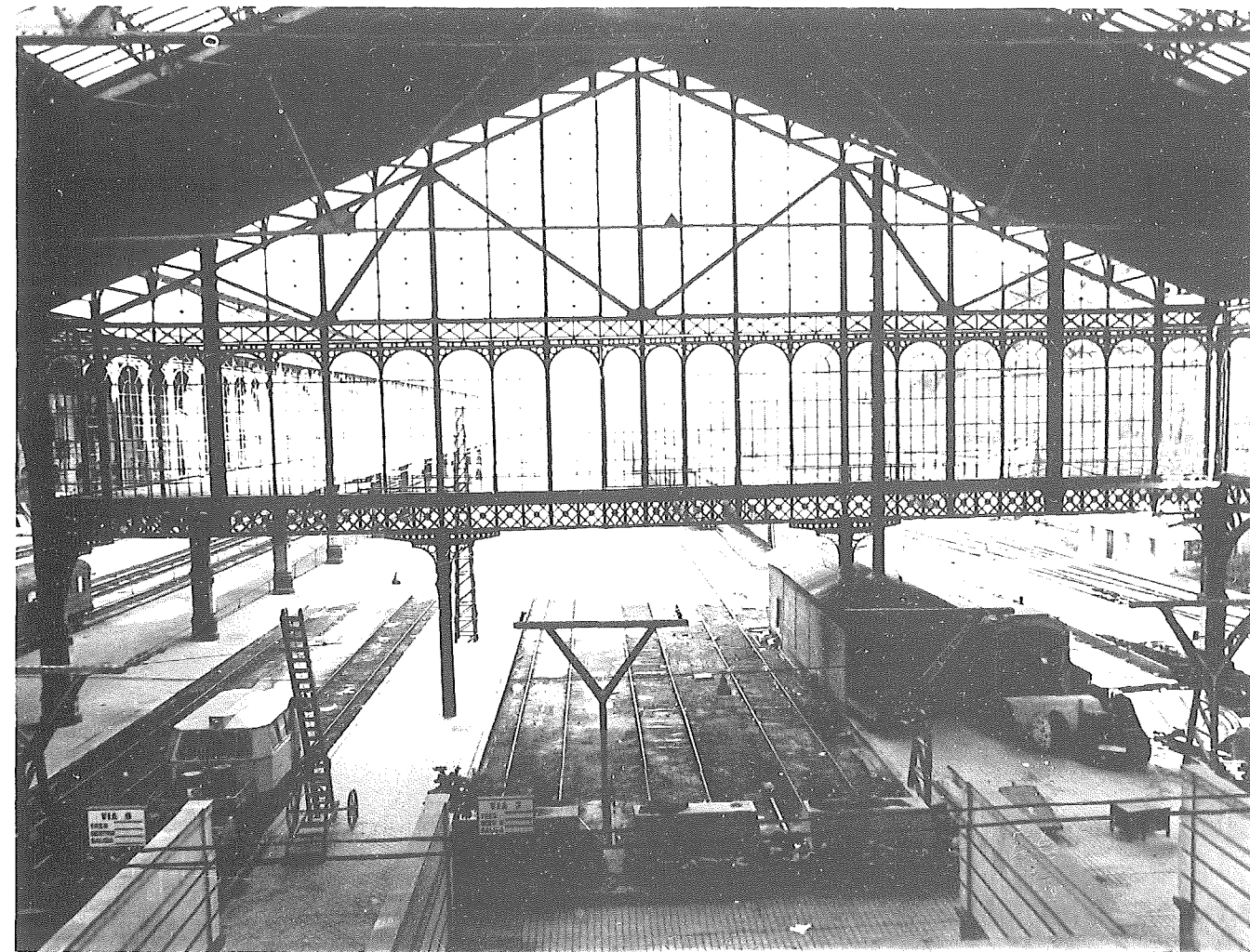
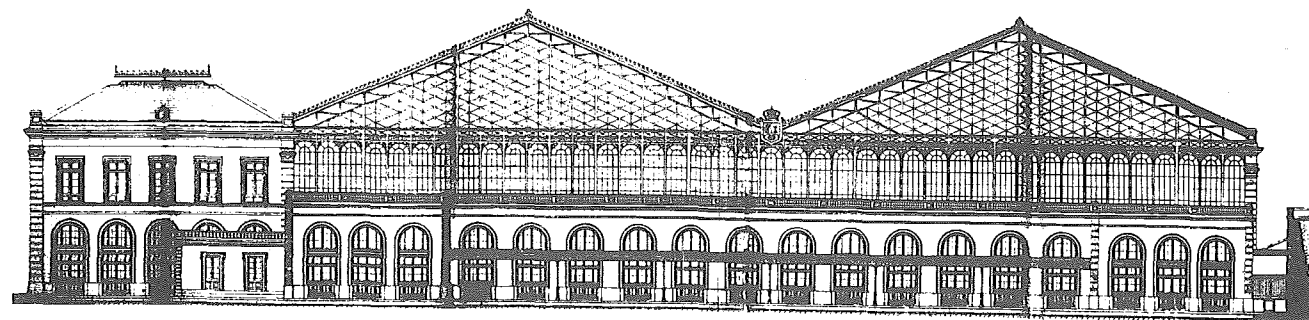
Norte: Interior de la gran nave; a finales del siglo XIX.



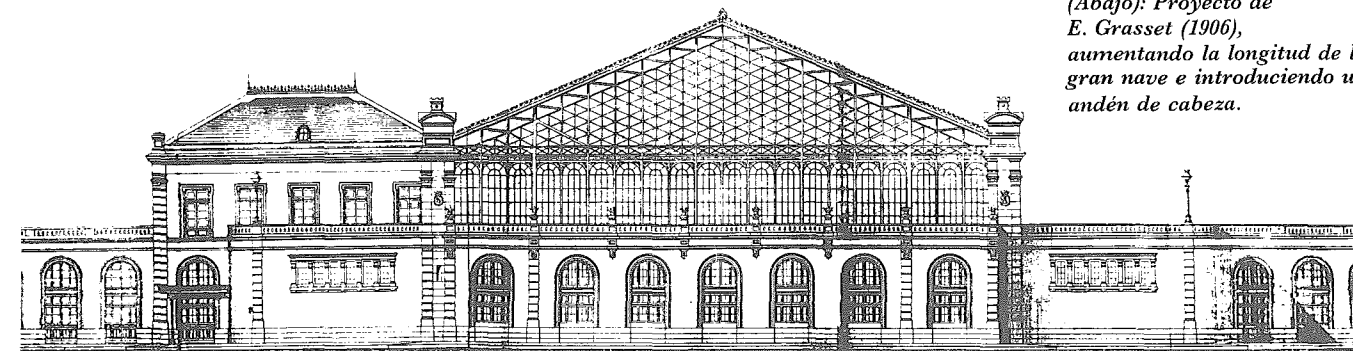
Sección transversal del proyecto definitivo (1879). Obsérvense los cuchillos Polonceau.



(Abajo): Proyecto de E. Grasset (1902-1906), para duplicar la gran nave.



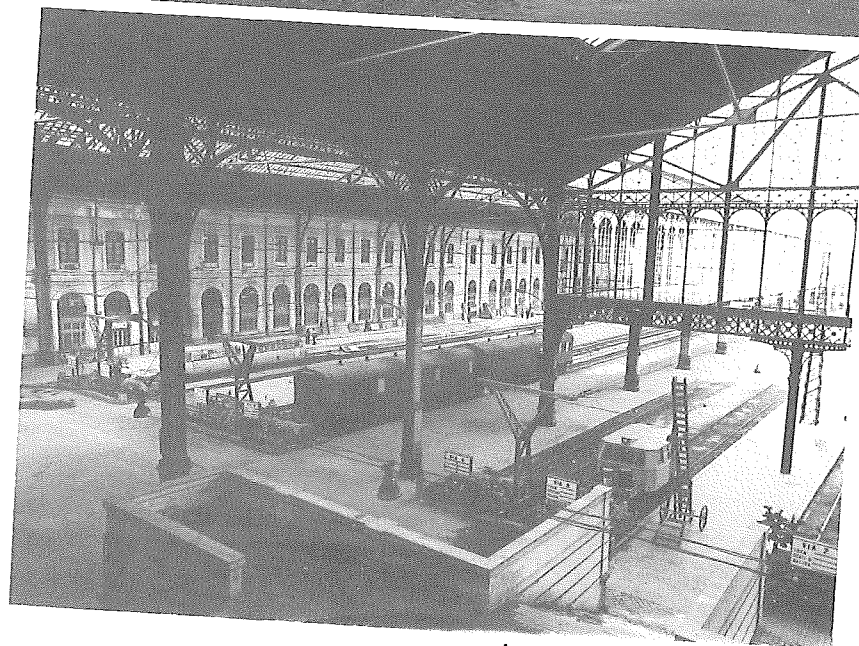
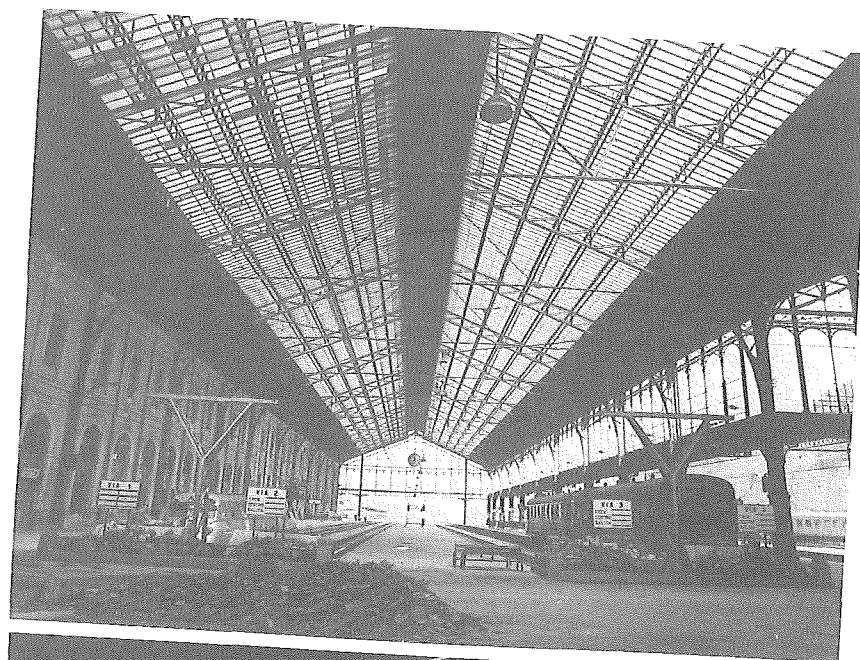
Norte (arriba): Armadura de principios de siglo sobre las nuevas vías y andenes.
(Abajo): Proyecto de E. Grasset (1906), aumentando la longitud de la gran nave e introduciendo un andén de cabeza.



¹⁵ A.G.A.-M.O.P.U., Caja 12735, «C.C.H.N.E. Proyecto complementario para poner en servicio el nuevo edificio de viajeros».

Norte: Estado actual del interior.

(Abajo): Detalle de la ampliación de principios de siglo.



misma fecha de 5 de enero de 1906, una tercera solución distinta a las propuestas de 1902 y 1904. Esta nueva solución consistía en alargar el andén cubierto para que entraran los trenes más largos compuestos de 24 unidades; en la construcción de un andén de cabeza en el po la Compañía presentó a la vez, en la

que mueren las cuatro vías y los tres andenes que, a su vez, se hallaban comunicados por un paso subterráneo; en la organización de una fachada al paseo de San Vicente en la que domina la cubierta de hierro y cristal sobre el cerramiento del citado andén de cabeza. A su derecha se dispone un ala de una planta, siguiendo la misma disposición de huecos que en la fachada principal, y a la izquierda, en un plano de fondo, otro ala con análogo alzado al que se trasladarían la fonda y la vivienda del jefe de estación. Desde el punto de vista arquitectónico hay que reconocer que la solución era muy correcta, sometiéndola a los dos núcleos fundamentales de la estación I: el edificio de viajeros y la estructura férrea sobre vía y andenes. Ello era sin duda una postura valiente. La reforma de los años veinte sintió vergüenza de aquella arquitectura del hierro y ocultó su bello y frágil diseño con una falsa organización de órdenes clásicos y cúpulas en hormigón armado.

Sin embargo, con anterioridad a esta última actuación hay que señalar la existencia de otro proyecto presentado en marzo de 1907 por el ingeniero Sala, que parece volver al de Grasset de 1902, es decir, con un edificio de llegada en la cabeza, prolongando las vías hacia Irún, de tal modo que podría contar con el patio de llegada. La fachada a este patio parece recoger igualmente algunas ideas del proyecto de Grasset de 1906. Sala, también con gran sentido, concibió su edificio de viajeros con planta única tras la que se alzaba la estructura metálica bien visible.

Ninguno de estos proyectos siguió adelante hasta que en 1926 la Compañía fue autorizada para construir un edificio de cabeza¹⁵, destinado a salidas, con lo que se modificaba la función inicial del antiguo edificio de salidas que ahora sería de llegadas.

La obra nueva, ejecutada entre 1926 y 1933 forma una L, montada en parte en el viejo edificio. Tipológica, estilística y constructivamente tiene poco o nada que ver con el anterior modelo, aspirando incluso eclipsarlo morfológica y funcionalmente, con su gran masa que lo ocul-



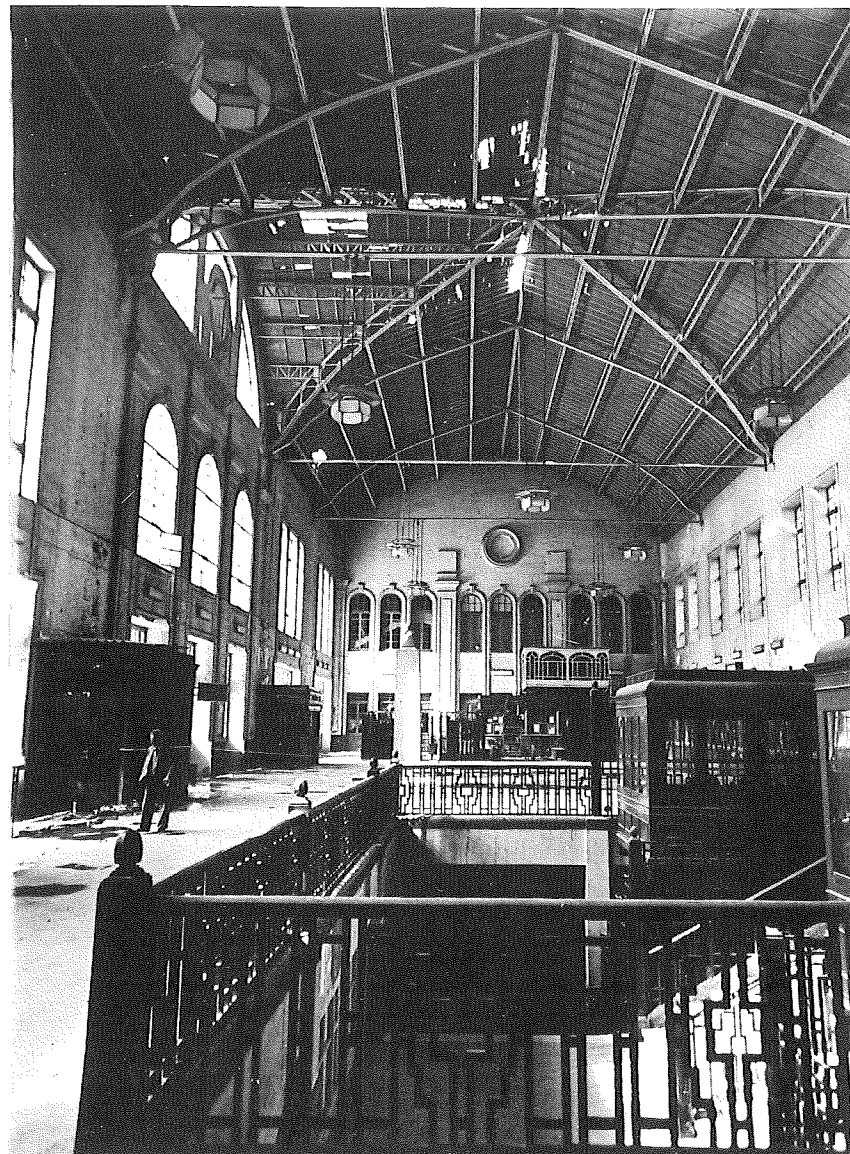
ta y llevando allí la llegada de viajeros. La nueva obra es en sí digna, y el proyecto parece ser obra del ingeniero Cerceller, al menos el cálculo de la estructura de hormigón armado, material éste que aunque estaba en pleno uso en aquellos años entre nosotros, todavía conservaba el carácter de novedad constructiva. Sin embargo, frente a la deseable adecuación entre el lenguaje expresivo y lógica constructiva, de acuerdo con las nuevas posibilidades del hormigón armado, la imagen arquitectónica se mueve dentro de un cierto historicismo clasicista que encuentra su máximo exponente en los remates cupuliformes que flanquean la nueva fachada de salida. La primacía de lo arquitectónico y la conservación de formas tradicionales, parecen querer evitar la dicotomía arquitectora-ingeniería, dando como resultado una arquitectura que ni directa —a través de la forma— ni simbólicamente,

expresa su función, a pesar del tímido realce dado al eje de la fachada.

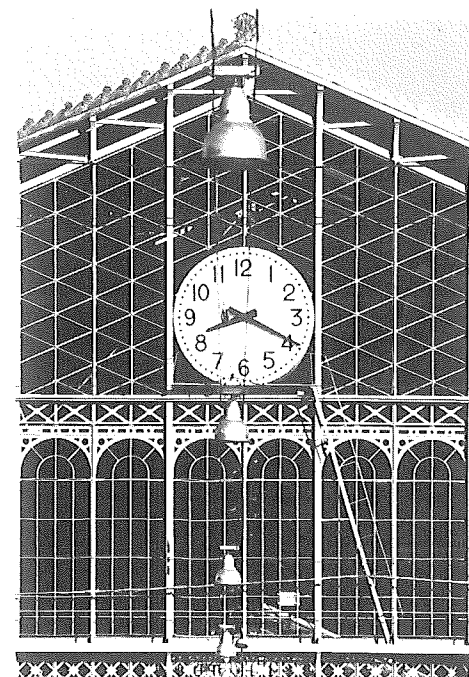
Bajo las dos torres se proyectaron la zona de dirección (izquierda) y la fonda (derecha). El gran vestíbulo alberga las taquillas de billeteaje, servicios de equipaje así como la escalera que conduce al andén en bajo. Igualmente se encuentran los montacargas, para equipajes, y unos ascensores para viajeros. Los hierros de las escaleras, ascensores, verja de facturación, etc., son de un diseño simple pero de indudable interés, repitiendo temas sencillos de desarrollo vertical. Dichos hierros y algunas lámparas son los únicos testimonios accesorios que restan de estos años. Muy notables eran algunas piezas, como el llamado salón de Autoridades, diseñado en un estilo muy anodino y pseudo barroco, mientras que el bar, que no tenía obligación de mantener una imagen grave, era una buena muestra de Art-Deco.

Norte: Nuevo edificio de salidas (1926-1933), albergando el gran vestíbulo.

Norte: Vestibulo del nuevo edificio de salidas. En primer término, el ascensor y escalera para acceder a los andenes.



Norte (abajo): Cuerpo de flanqueo del nuevo edificio de salidas (1926-1933), destinado a dirección.

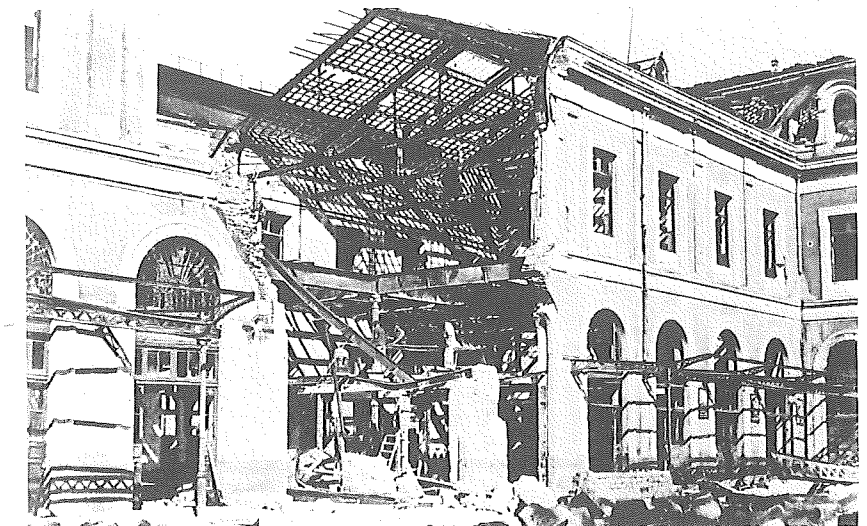
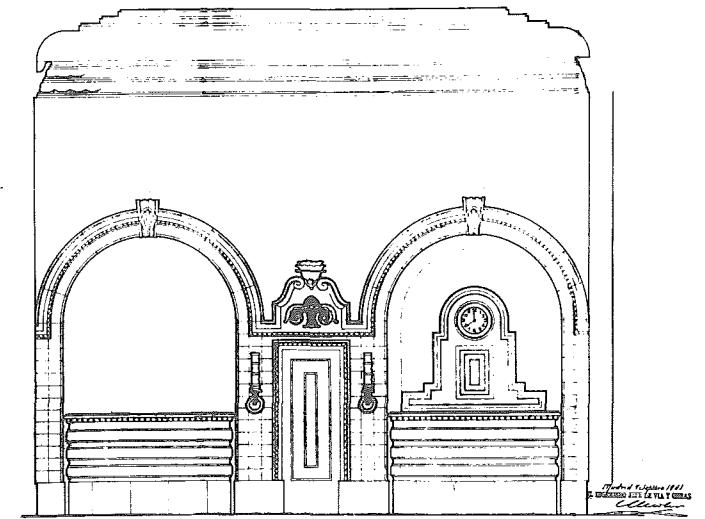


Norte (derecha): Entrada al salón de autoridades en el nuevo edificio de salidas (1926-1933).



*Norte (arriba): Decoración del bar en el nuevo edificio (1933).
(Abajo): Estado de la estación tras la guerra civil (1939).*

MADRID
PRÍNCIPE PIO ←
Decorado del Bar
con "Kerament"



Norte: Vista general del estado actual.

